

UNIVERSITÉ DE NANCY — FACULTÉ DE DROIT

---

LES  
**NAVIRES DE GUERRE BELLIGÉRANTS**  
**DANS LES EAUX NEUTRES**

---

**THÈSE**  
POUR LE DOCTORAT EN DROIT

PRÉSENTÉE PAR

**JULIEN FÉRY**

*Licencié en Droit*

---

L'Acte public sera soutenu le 23 Juin 1911, à 4 heures du soir

---

PRÉSIDENT : M. CHRÉTIEN, *Professeur.*

SUFFRAGANTS { MM. BOURCART } *Professeurs.*  
                                { ROLLAND }

---

NANCY  
IMPRIMERIE ALBERT BARBIER  
4, QUAI CHOISEUL, 4

---

1911







Digitized by the Internet Archive  
in 2026

LES  
**NAVIRES DE GUERRE BELLIGÉRANTS**  
**DANS LES EAUX NEUTRES**

---

THÈSE  
POUR LE DOCTORAT EN DROIT

PRÉSENTÉE PAR

**JULIEN FÉRY**  
*Licencié en Droit*

---

L'Acte public sera soutenu le 23 Juin 1911, à 4 heures du soir

---



PRÉSIDENT : M. CHRÉTIEN, *Professeur.*  
SUFFRAGANTS { MM. BOURCART }  
                  { ROLLAND } *Professeurs.*

---

NANCY  
IMPRIMERIE ALBERT BARBIER  
4, QUAI CHOISEUL, 4

---

1911

# FACULTÉ DE DROIT DE NANCY

---

Doyen : M. BINET, I .

Doyen honoraire : M. BLONDEL, , I .

Doyen honoraire et Professeur honoraire : M. LEDERLIN, , I .

Professeur honoraire : M. MAY, I .

MM. BLONDEL, , I , Professeur de Code civil.

BINET, I , Professeur de Code civil et Chargé du Cours d'Enregistrement, Doyen.

GARNIER, I , Professeur d'Economie politique et Chargé du Cours de Législation financière.

BEAUCHET, I , Professeur de Procédure civile, Chargé du Cours de Procédure civile (Voies d'exécution), et Chargé du Cours de Législation et Economie coloniales.

BOURCART, , I , Professeur de Droit commercial et Chargé d'un Cours de Droit commercial (Licence).

GAVET, I , Professeur d'Histoire du Droit, Chargé du Cours d'Histoire du Droit privé et du Cours d'Histoire du Droit et des Institutions juridiques de l'Est.

CHRÉTIEN, I , Professeur de Droit international public et privé, et Chargé du Cours de Droit international public (Doctorat).

CARRÉ DE MALBERG, I , Professeur de Droit public et constitutionnel et Chargé des Cours de Droit public (Licence) et de Droit public et Droit constitutionnel comparé (Doctorat).

GÉNY, I , Professeur de Code civil et Chargé du Cours de Droit civil approfondi (Doctorat).

MICHON, I, , , Professeur de Droit romain et Chargé du Cours d'Histoire du Droit public et du Cours de Pandectes.

BROCARD, A , Professeur-adjoint et Chargé d'un Cours d'Economie politique (Licence), d'un Cours d'Economie politique (Doctorat) et du Cours d'Histoire des Doctrines économiques.

ROLLAND, Professeur de Droit administratif, Chargé d'un Cours de Droit administratif (Doctorat) et d'un Cours d'Eléments de Droit public et administratif (Capacité).

SENN, Professeur de Droit romain et Chargé d'un Cours de Législation industrielle (Licence).

NAST, Agrégé et Chargé du Cours de Droit criminel et du Cours de Droit naturel.

SIMONNET, A , Docteur en Droit, Chargé d'un Cours d'Eléments de Droit civil (Capacité).

RENARD, A , Docteur en Droit, Chargé d'un Cours d'Eléments de Droit civil (Capacité).

MELIN, A , Docteur en Droit, Chargé du Cours de Science sociale.

ROVEL, I , Docteur en Droit. Secrétaire.

---

La Faculté n'entend ni approuver ni désapprouver les opinions particulières du candidat.

## PRÉFACE

---

Il n'est pas depuis quelques années de sujet sur lequel aient plus disserté les auteurs du Droit International, de problème juridique qui ait plus occupé la pensée des nations que les questions du droit de la neutralité maritime.

Les progrès incessants de la technique moderne, la transformation, le perfectionnement des navires de guerre aussi bien au point de vue de la puissance, de l'armement, qu'à celui de la rapidité de la locomotion, l'emploi de nouvelles méthodes navales, l'élargissement des relations entre les Etats, et enfin de grandes guerres navales, principalement la plus récente d'entre elles la guerre Russo-Japonaise : n'étaient-ce pas là toutes causes qui ont fait surgir des questions nouvelles, auxquelles des réponses précises et urgentes, des solutions équitables étaient nécessaires.

En ce champ si vaste du droit de la neutralité et de la guerre maritime, un problème a, d'une façon toute spéciale, éveillé l'attention et retenu l'examen des

juristes, diplomates et hommes d'Etat: celui de l'usage que les navires de guerre appartenant à des nations belligérantes pourront faire, le cas échéant, des eaux neutres.

Il y a là, en effet, une situation juridique fort complexe, ressortissant à la fois du droit de la guerre et du droit de la neutralité, tous deux également respectables. De plus, elle nous apparaît à premier abord, comme grosse de difficultés, menaçant à chaque instant de faire surgir entre belligérants et neutres des conflits de nature à rendre illusoires les efforts de ceux qui s'emploient à localiser les hostilités, à restreindre la guerre aux seules nations originairement belligérantes.

Analyser les conditions variées qu'offrirait cette situation nouvelle, les rapporter aux principes directeurs du Droit international, pour dégager des contingences dans lesquelles elle se présente, des idées, des règles qui doivent dominer la matière, telle est pour nous la conception liminaire de notre sujet.

Et dans la multiplicité de ces relations, la tâche nous semblerait trop lourde, si nous n'avions pour nous guider, nous aider particulièrement, l'opinion des nations formulée en Déclarations, Règlements, les Travaux des Conférences internationales et la Pensée des auteurs qui ont disserté sur la matière.

---

## INTRODUCTION

---

### I. — Droit de la guerre et droit de la paix. Fondement juridique de la neutralité.

*Droit de la guerre. Théorie de la nécessité et du renforcement. — Droit de la paix. Théorie du Pacigérat. — Définition de la neutralité.*

La guerre qui vient à surgir entre deux puissances, laisse en dehors d'elles les autres nations.

Sans doute, celles-ci pourront s'immiscer dans le conflit, et devenir alors belligérantes, mais elles pourront aussi, et cela se produira la plupart du temps, conserver leur situation et s'abstenir de toute participation à la lutte : cela s'exprime en disant qu'elles entendront rester « neutres ».

Rester neutre pendant une guerre est ainsi un droit absolu qui appartiendra à tout Etat libre (1) et indé-

---

(1) Certains Etats ont aliéné leur liberté à cet égard vis-à-vis d'autres puissances, ce sont les Etats alliés, vasseaux.

pendant, ne prenant volontairement aucune part au conflit. L'obliger, le contraindre à renoncer à sa neutralité serait porter une atteinte grave à sa souveraineté et violer son indépendance.

Mais en face de ce droit des Etats neutres de rester en paix, s'élève également sacré, celui des nations en guerre de régler librement leur différend, d'exiger, au besoin, que les autres nations restent en dehors de la lutte et ne favorisent aucune des parties en guerre.

Il n'est donc pas vrai de dire que la guerre est pour les neutres comme si elle n'existait pas (1). Il y a là pour les nations qui ne participent pas au conflit soit directement soit indirectement une situation nouvelle ; situation non seulement de fait mais aussi situation juridique nouvelle en ce sens qu'elle est basée sur la volonté des Etats pacifiques de demeurer en dehors des hostilités : c'est la neutralité.

Cette notion juridique de la neutralité qui nous apparaît si précise est cependant d'origine moderne (2),

---

(1) ORTOLAN. — *Règles internationales et Diplomatie de la mer*, p. 77.

(2) L'Antiquité ignorait la neutralité. Sans doute, se trouvait-il alors fréquemment des situations de fait, identiques à celles que comporte la neutralité, mais elles n'étaient pas créatrices de droit « Qui n'est pas avec moi est contre moi », disait Rome dans sa superbe, et elle se pliait difficilement à ces situations (Cf. Tite-Live, chap. XXXV : « Romanos aut socios, aut hostes habeatis oportet, media nulla via est »).

Le Moyen-Age, avec le développement du christianisme surtout, voit s'améliorer cette situation des non-belligérants, mais celle-ci demeure encore précaire, et c'est seulement aux <sup>xvii</sup><sup>e</sup> et <sup>xviii</sup><sup>e</sup> siècles qu'elle se consolide au point de mériter le nom de neutralité.

elle a mis de longs siècles à se débarrasser de l'idée que la guerre était la situation normale et la paix l'état d'exception.

De nos jours, la neutralité est solidement assise sur l'opinion contraire, la paix est la situation normale et la guerre l'exception.

Lorimer, récemment encore, nous a présenté la paix comme un rapport anormal « la nécessité seule la justifie, dit-il (1), et pour que nous puissions être neutres, il faut que l'intervention soit juridiquement impossible ». Cette idée que la neutralité dérive du droit de la guerre lui-même a été le point de départ de deux théories, dites « théorie de la nécessité » et « théorie de renforcement » sur le fondement juridique de la neutralité.

La théorie de la nécessité admet pour le belligérant le droit d'imposer sa loi dans la mesure nécessitée par ses intérêts. C'est la consécration de la « force brutale. »

Peu à peu abandonnée elle a été remplacée par celle du renforcement, qui n'accorde plus au belligérant le droit d'imposer sa loi que dans le cas où le neutre « augmente les forces de l'un ou de l'autre des belligérants. »

La même erreur vicie ces théories : la neutralité y est considérée comme une situation précaire soumise au « bon plaisir » des belligérants. Elle est, au contraire, une émanation directe de la Souveraineté de l'Etat.

---

(1) LORIMER. — Principe des droits internationaux, Traduct. Nys. (1885), page 234.

Mais il faut aussi se garder de voir en la neutralité la continuation pure et simple de l'état de paix.

La guerre, affirment les partisans de cette idée, est « *res inter alios acta* », et il serait inadmissible que la rupture des relations pacifiques survenue entre deux nations puisse le moins du monde troubler la paix qui règne sur les autres Etats. Cela est vrai, mais cette théorie procède tout entière de l'idée que les nations sont, à l'égard les unes des autres, pleinement indépendantes. Tout au contraire il existe entre elles, des rapports, des points de contact, qui créent d'une façon permanente une sorte d'interdépendance économique, une quasi-solidarité internationale (1). Il en résultera que l'Etat non belligérant sera atteint par la guerre, et directement, en voyant limiter certains de ses droits naturels du temps de paix, et indirectement, par suite de la répercussion qu'aura cette guerre sur lui et particulièrement sur son commerce (2).

Ainsi la neutralité pour l'Etat pacifique, comme pour le belligérant implique des droits et des devoirs.

Pour le premier : il a le droit d'être laissé en paix tant qu'il ne s'immisce pas dans les hostilités (devoir d'abstention) et ne favorise aucune des parties en guerre (devoir d'impartialité).

Le belligérant de son côté a le droit de poursuivre et de mener à bonne fin la lutte contre son adversaire,

---

(1) Opinion de M. Fiore qui range les nations civilisées en une vaste collectivité qu'il nomme « *Magna-Civitas*. »

(2) Il lui sera, par exemple, interdit de fournir aux belligérants certaines marchandises dites « *contrebandes de guerre*. »

mais il a le devoir de ne pas faire supporter les conséquences directes des hostilités aux neutres.

On se trouve bien en présence d'une situation juridique qui « n'est pas plus une modalité du droit de la « paix qu'une annexe du droit de la guerre (1) ».

A cette situation nouvelle M. Descamps refuse le nom de neutralité, terme impropre (2) et suranné et propose de substituer à la notion de neutralité purement négative, celle positive de « pacigérat » ou « pacigérance », qu'il définit ainsi :

« Le pacigérat est le régime de paix spéciale appliqué aux relations des Etats grevés d'une guerre particulière avec les Etats étrangers à cette guerre, et consistant dans le respect réciproque par ces Etats de leur commune qualité de puissance souveraine pacifique » (3).

La neutralité correspondait au désir des Etats pacifiques de demeurer en dehors des guerres qui ne les intéressaient pas, d'éviter de prendre fait et cause pour un des belligérants; elle exprimait bien suffisamment la situation précaire des neutres à une époque de luttes générales. Mais lentement, cette situation s'améliore : la guerre tend à devenir exceptionnelle et c'est ce progrès accompli que doit marquer la notion de « pacigérat » que M. Descamps résume ainsi : le « pacigérat est

---

(1) Le pacigérat ou régime juridique de la paix en temps de guerre. *Revue générale de Droit international public.* (R. G. D. I. P.), 1900 p. 644 et suivantes.

(2) A juste raison neutre et neutralité proviennent de neuter, *neutralis* (ni l'un ni l'autre).

(3) Ibid.

« la gestion en temps de guerre des droits et intérêts  
« de la paix (1) ».

Le pacigéral affirme non seulement l'égalité des Etats neutres vis-à-vis des Etats belligérants, mais aussi la prédominance des intérêts et des droits des Etats qui se tiennent aux relations pacifiques, et partant normales, sur les intérêts et les droits des Etats qui recourent à la violence pour vider leurs querelles particulières. Et l'auteur ajoute : « le régime moderne des  
« rapports entre belligérants et non belligérants, n'est  
« qu'une application, dans des conditions particulières,  
« de cette loi unitaire de la paix qui continue pour  
« l'honneur et le bien de l'humanité à présider au déve-  
« loppement des peuples et aux destinées du monde (2) ».

Quoique cette théorie marque un progrès sensible sur celles de la nécessité et du renforcement basées sur la prééminence du droit de la guerre, nous ne pouvons admettre le système de M. Descamps qui procède d'une tendance contraire, dont la fin est de faire de la neutralité une simple prolongation de la paix, une modalité du droit de la paix.

Nous concluons que la neutralité est une situation juridique autonome qui n'est pas plus une modalité du

---

(1) Op. cit. page 652.

(2) Aussi M. Descamps souhaitait-il de voir sa thèse adoptée par une conférence internationale. Elle fut soumise aux délibérations de l'Institut de Droit international à Bruxelles (1902) et renouvelée à Edimbourg (septembre 1904). Celui-ci, tout en ne voyant pas la raison d'être d'une nouvelle terminologie, renonça, en l'absence de tout projet formulant des règles concrètes sur les rapports des Etats belligérants avec les Etats neutres, à discuter et voter des résolutions définitives.

droit de la paix que du droit de la guerre, mais qui tire de leur coexistence son originalité propre.

Et, dès maintenant, il est permis de situer, de définir de façon assez précise la neutralité (1) :

« La neutralité est la situation juridique créée par la « limitation de la gestion des droits de la paix par les « droits de la guerre (2) ».

L'Etat neutre sait quels sont ses droits et quelles sont les conditions de fait dans lesquelles il devra les exercer, eu égard principalement aux exigences mêmes du droit de la guerre et à la pratique des belligérants. Il se soumet donc aux limitations nécessaires pour que ces droits et ces intérêts puissent se concilier avec ceux des belligérants. La neutralité nous apparaît ici avec un caractère transactionnel : comme une limitation imposée au droit de paix par celui de la guerre.

## II. — Droits et devoirs en neutralité

*Leur pénétration. Leur différence. -- Les devoirs. Devoirs d'abstention et devoirs d'impartialité. Leur distinction. — Les droits. — Classification et évolution.*

---

(1) MM. Hautefeuille, *Droits et devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime*, t I, p. 364 ; Fiore, *Nouveau Droit International Public*, 1885. Trad. Chrétien et Antoine, t. I § 1643 et d'autres auteurs estiment qu'il est impossible de donner une bonne définition d'une position aussi complexe que la neutralité.

(2) En ce sens, Bulmerincq (*Völkerrecht* 1884 II § 89 de Martens Précis du droit de la guerre III. p. 777 et suiv. Den Beer-Portugael *Het Oorlogsrecht*, 1900, p. 25 à 30, Oppenheim, p. 55. *War and Neutrality* cités par Donker-Curtius, *Des navires de guerre belligérants dans les eaux neutres*, Thèse p. 50.

Les neutres, disions-nous, ont le droit de conserver durant la guerre leur situation pacifique et de ne pas être troublés directement par les hostilités venant des belligérants ; ils ont le droit d'exiger d'eux le respect de leur souveraineté et de leur territoire.

Mais ils ne jouiront de ce droit qu'à la condition de ne pas intervenir dans la lutte, et de leur côté les belligérants auront le droit d'empêcher tout acte qui semblerait être de la part des neutres une immixtion dans les hostilités.

Il apparaît déjà qu'il y a corrélation entre les droits et les devoirs en neutralité, et qu'il n'est pas possible de traiter des droits des neutres sans parler des devoirs des belligérants, et que réciproquement étudier les droits des neutres c'est par répercussion, traiter des droits des belligérants.

La neutralité se présente sous une double face : les droits des neutres s'analysent dans l'obligation pour les belligérants de ne pas leur faire supporter les conséquences directes de la guerre, de même leurs devoirs se résument dans le droit des belligérants à ce que les neutres ne prennent aucune part à la lutte. Et de là ressort clairement le caractère contractuel de la neutralité : d'une part les droits de la paix sont respectés par les belligérants, de l'autre les droits de la guerre le sont par les neutres.

Cependant, les droits et les devoirs en neutralité sont nettement distincts :

1° Dans leur origine : les droits ne sont en quelque sorte que la prolongation avec certaines modifications,

certaines précisions de l'état de paix ; les devoirs au contraire naissent avec la guerre.

2° Ils sont distincts aussi dans leur essence. L'état de guerre étant un accident qui vient troubler momentanément et entre un petit nombre de nations la paix qui s'appesantit sur le monde, il en résulte que les droits des neutres qui dérivent d'un état de choses permanent, durable, sont primordiaux. Devant eux doivent s'effacer en cas de conflit les devoirs issus d'une situation violente et accidentelle (1).

S'il y a encore quelque survivance en faveur de la doctrine contraire, et si parfois dans les ouvrages qui traitent de la neutralité, les droits sont relégués au second plan, cela provient de ce que le droit des neutres est le fruit d'une lente conquête sur le droit de la guerre, et qu'il s'est formé sous l'action prépondérante des belligérants.

---

(1) Gardons-nous d'être absolu, et de voir entre les droits et les devoirs du neutre une démarcation bien nette qui n'existe pas toujours, souvent le droit du neutre se double pour lui d'un devoir et réciproquement. Par exemple le droit des neutres au respect par les belligérants de l'intégralité de son territoire est, en même temps pour lui un devoir dont il ne pourrait se dispenser envers l'un des belligérants, sans donner à l'autre un juste sujet de plainte.

Ces droits que M. Le Fur (R. G. D. I. P. 1899 p. 431) appelle des « droits mixtes » pour les distinguer des droits simples, sont plutôt des devoirs que des droits, en ce sens qu'ils s'imposent avec plus de rigueur que de simples droits.

Cette pénétration des droits et des devoirs contribue puissamment à rendre l'exposé des questions de neutralité souvent difficile et à interdire à qui en écrit des divisions précises et harmonieuses en droits d'une part et devoirs de l'autre.

La déclaration de Paris (1856) est le point de départ de l'effort qui se poursuit encore aujourd'hui pour dégager les droits de la neutralité.

Ces devoirs et ces droits de l'Etat neutre quels seront-ils ?

Celui-ci aura tout d'abord le devoir de ne pas s'immiscer dans les hostilités, de ne pas agir envers les parties belligérantes ou l'une d'elles, c'est le *devoir d'abstention*. Il devra aussi ne pas favoriser l'un des belligérants au détriment de l'autre, c'est le *devoir d'impartialité*. Ils forment les devoirs cardinaux de la neutralité.

L'on a soutenu d'ailleurs que ces deux devoirs s'impliquaient l'un l'autre au point de n'en former qu'un seul, « et qu'il n'était pas plus possible au neutre d'être « impartial sans s'abstenir d'ingérence dans la guerre « que de s'en abstenir sans impartialité (1) » et de là certains auteurs en ont déduit qu'il n'y avait qu'un seul devoir, celui d'abstention, englobant en lui le devoir d'impartialité (2).

D'autres ont voulu caractériser les devoirs de la neutralité par la seule impartialité (3).

Nous pensons cependant qu'il y a pour le neutre des devoirs d'abstention et des devoirs d'impartialité : devoirs d'abstention, lorsque nous nous trouverons en présence de devoirs qui formulent une interdiction,

---

(1) KLEEN, op. cit. p. 207.

(2) HEFFTER, op. cit. p. 144. DE NEUMANN, § 10. CALVO, op. cit. IV § 1011.

(3) OPPENHEIM, op. cit. II, p. 316 et suivantes.

la prohibition de certains actes (actes d'hostilité par exemple). Les devoirs d'impartialité imposeront au neutre d'accorder à chaque belligérant, le même traitement qu'à son adversaire. Citons l'exemple du séjour des navires de guerre belligérants dans les eaux neutres. L'Etat neutre n'est pas tenu d'accorder ce séjour; s'il le fait à l'égard d'une puissance belligérante, il peut y ajouter telles conditions de son choix. Mais ce navire admis dans ses eaux, l'Etat neutre ne peut plus refuser un séjour dans des conditions identiques à ceux de l'autre belligérant : les règles de l'impartialité le lui commandent.

Les devoirs de l'impartialité nous apparaissent donc comme doubles, comme les conséquences d'une prestation antérieure. Les devoirs d'abstention au contraire sont en eux-mêmes indépendants, ils sont exigés de tous les neutres d'une façon absolue, qu'il s'agisse d'une assistance matérielle ou simplement morale, qu'elle soit prêtée en vertu de traités antérieurs ou non. Ceux-ci ne pourraient s'en dispenser en fournissant aux deux belligérants le même traitement (1).

L'interdiction formulée par ces devoirs de venir en aide aux belligérants est absolue, et nous rejetons l'opinion de quelques publicistes qui pensent que l'Etat neutre peut sans manquer à son devoir d'abstention prendre

---

(1) Les violations de ce devoir présenteront tantôt un caractère actif, lorsqu'elles résident de la part du neutre dans l'accomplissement d'un acte de nature à produire une rupture de la neutralité, tantôt passives, lorsque le neutre reste dans l'inaction lorsqu'il omet sciemment, ou non, d'accomplir l'acte que lui dictait son devoir de neutre.

part à la guerre : 1° lorsqu'étant venu en aide à l'un des belligérants, il viendrait, en vertu de son devoir d'impartialité, à accorder pareil secours à son adversaire ; nous avons implicitement rejeté cette opinion lorsque nous avons affirmé l'indépendance entière du devoir d'abstention et du devoir d'impartialité. 2° L'on ajoute qu'il pourra se départir de son abstention lorsqu'il se sera engagé envers des belligérants en vertu d'un traité, d'une convention expresse à un acte d'assistance. Pour justifier cette conception, on nous dit que les conventions conclues entre nations sont comme les lois, les pactes civils, obligatoires pour celles qui les ont faites, et la survenance d'une guerre postérieurement ne peut en modifier le caractère obligatoire. S'il était permis par des conventions particulières d'aller contre les principes directeurs du droit international, il n'y aurait plus de neutralité possible. Par devoirs d'abstentions on comprend d'une manière générale :

I. - L'obligation de s'abstenir de prêter aide et renfort à l'un des belligérants, soit par enrôlements faits chez le neutre, soit en armements ou équipements par le neutre, ou par la tolérance d'actes de cette nature sur le territoire neutre ; la fourniture ou la vente des navires de guerre par l'Etat neutre ou avec sa permission, etc.

II. L'obligation d'empêcher les abus du territoire neutre en vue d'hostilités de la part des belligérants, et de leur interdire de se servir dans ce but, de leurs ports, rades ou eaux littorales.

III. L'obligation de s'abstenir de toute ingérence dans la guerre ou dans ses opérations.

L'Etat neutre, disions-nous, a le devoir de se montrer impartial envers les belligérants.

Le champ d'application du devoir d'impartialité résidera dans les mille bons offices que peut rendre le neutre dans ses relations étrangères avec les belligérants en dehors de toute participation directe aux hostilités à l'égard desquels il doit agir dans un esprit d'égalité absolue.

Quels seront les droits des neutres ? Ces droits résident pour le neutre : 1° dans le droit au respect et à l'intégrité de son territoire, droit que sa souveraineté ne soit nullement entamée par la guerre, 2° le droit d'accorder asile sur son territoire aux belligérants, 3° le droit à la liberté de son commerce avec les autres nations, même avec les belligérants.

### III. — Neutralité maritime

*Différence entre la neutralité continentale et la neutralité maritime. — Conditions de la vie sur mer. Principe d'humanité. — Exterritorialité des navires de guerre. — Principe de la liberté des mers. — Le territoire maritime. — Mers nationales : ports, havres et rades. — Mer littorale. Sa nature juridique. — Théories diverses. — Droit sui generis. — La détermination. — Situation du sujet.*

La guerre sur mer s'exerce dans des conditions différentes de celles de la guerre sur terre.

Tout d'abord son champ d'action est beaucoup plus

vaste. Le théâtre des opérations n'est plus limité ici, comme dans la guerre continentale à une portion de territoire nettement déterminée, mais à la majeure partie des Océans, à toute cette nappe liquide qui sous le nom de haute mer recouvre les trois quarts de notre globe, et n'est, nous le verrons, ni eaux nationales ou littorales de nations neutres, ni neutralisées par convention spéciale.

Cette grande nappe est ouverte à tout le monde : la haute mer est mer libre, c'est (1) un principe universellement admis aujourd'hui. En temps de guerre aussi bien qu'en temps de paix elle sera sillonnée par les navires de toutes les nations maritimes, neutres et belligérants. Il y aura dès lors entre eux des contacts très fréquents, et partant des conflits inconnus dans la guerre continentale. Dans cette dernière, le neutre ne rencontrera les belligérants que sur le propre territoire de ces derniers ; dans la guerre maritime au contraire, le belligérant se trouve aussi en relations avec le neutre et sur la haute mer et dans les eaux de ce dernier.

De plus les rapports juridiques y seront plus fréquents.

Il est de principe en droit maritime et international que le navire de guerre est considéré comme une parcelle flottante de son territoire national et par conséquent reste soumis partout où il se trouve à la

---

(1) De la liberté des mers découle la liberté des détroits qui font communiquer entre elles deux mers libres sous peine de rendre cette liberté même illusoire. Si certains d'entre eux ont été soumis à une réglementation spéciale loin d'être une dérogation au principe, il faut y voir sa confirmation même.

souveraineté de l'Etat dont il bat pavillon. C'est le principe unanimement admis de l'exterritorialité du navire de guerre (1).

La haute mer ouverte à tous et n'appartenant à personne sera une immense lice où tous ces vaisseaux, « portions de territoire », se rencontreront en toute liberté. Mais dans les eaux neutres le navire de guerre belligérant verra en face de sa souveraineté se dresser celle du neutre. Ces deux souverainetés en présence seront la source de rapports juridiques inconnus du droit continental et aussi de conflits nouveaux.

Enfin, la guerre sur mer s'exerce dans des conditions plus difficiles que la guerre continentale: la vie sur mer a ses dangers, ses périls propres auxquels viendront s'ajouter ceux occasionnés par la guerre. Ainsi, la situation d'une escadre belligérante est bien plus périlleuse que celle d'une armée de terre. Celle-ci a peu à redouter des éléments, et la terre sur laquelle elle combat lui fournit presque toujours sa nourriture et les moyens de locomotion. Le marin tout au contraire, est exposé aux pires calamités, privations de toute sorte, la faim, la maladie, péril de mer, naufrage si on ne lui porte secours (2).

L'élargissement du champ de bataille, la situation

---

(1) Le principe d'exterritorialité est considéré par certains auteurs comme une « fiction », par d'autres comme l'expression de la réalité, cette question est toute doctrinale et de peu d'importance pratique, aussi la laisserons-nous de côté.

(2) Nous voyons déjà apparaître le principe d'humanité, qui tiendra une plus large place dans la guerre sur mer que dans la guerre continentale.

privilégiée du navire de guerre et les conditions de la guerre navale semblent porter à conclure que la neutralité maritime a des règles différentes de celles de la neutralité continentale.

Nous rejetons cette dualité de neutralités. Il n'y a pas deux espèces de neutralité, mais dans les deux cas une même situation qui s'exerce dans des conditions matérielles différentes. Cette opinion, très forte aujourd'hui, la deuxième conférence de la Haye (1907), l'a faite sienne lorsqu'elle a émis le vœu : « que l'élaboration d'un « règlement relatif aux lois et coutumes de « la guerre maritime figure au programme de la prochaine Conférence, et que dans tous les cas les puissances appliquent autant que possible à la guerre sur mer les principes de la Convention relative aux lois et coutumes de la guerre sur terre » (1).

La guerre maritime, disions-nous, pourra se poursuivre sur la plus grande portion de l'étendue salée qu'on appelle la haute mer, et sur cette immense surface les belligérants auront le droit d'agir belliquement comme sur leur propre territoire.

Mais il est en bordure de la haute mer d'autres eaux avoisinant, baignant le sol des États, désignées fréquemment sous le nom de mer juridictionnelle, qui échappent au régime de liberté absolue. Elles se divisent, au point de vue juridique, en deux catégories :

1<sup>o</sup> Les unes dites « eaux nationales », « mer natio-

---

(1) Vœux de la deuxième Conférence de La Haye.

*Revue générale de Droit International Public* (R. G. D. I. P.), 1907, p. 614.

nale », comprennent sous le nom de ports, havres, rades, baies toutes les eaux enclavées dans la terre ferme. Sur ces eaux, le travail de l'homme se trouve plus ou moins marqué ; elles semblent prolonger en quelque sorte le territoire continental. Elles forment le territoire maritime national de l'Etat qu'elles baignent, aussi celui-ci doit-il continuer sur elles la souveraineté qu'il exerce sur la terre ferme.

Cette conception prédomine aujourd'hui. Elle a été consacrée par l'Institut de Droit International dans sa session de Copenhague (1897) qui place sous « un droit de souveraineté des Etats dont ils bordent le territoire », les ports, anses et rades fermées (1). »

L'Institut de Droit International, comprend aussi sous la souveraineté de l'Etat les rades foraines ou rades ouvertes qui sont de véritables parties de mer et doivent être rangées dans les eaux littorales.

M. Engelhardt (2) oppose à cette conception un système opposé. Selon lui les ports, havres et rades, sont prolongement de la mer, et doivent être considérés juridiquement comme tels, cette théorie a peut-être un fondement matériel, géographique, elle n'a aucune base juridique.

Aux ports, baies et rades, nous assimilerons les mers intérieures et aussi les golfes bordant les côtes d'une puissance et susceptibles d'être soumis à la puissance

---

(1) *Annuaire Institut du Droit International* (1897), t. XVI, p. 231.

(2) *Quelques considérations sur le régime des eaux territoriales*, cité par Donker-Curtius. *Des navires de guerre belligérants dans les eaux neutres*. Thèse Bordeaux, 1907, p. 8.

effective de l'Etat riverain, ce seront ceux dont l'ouverture ne dépassera pas une double portée de canon en partant d'une des rives. Les autres font partie de la haute mer.

2° Les autres eaux forment un ruban d'une certaine largeur, elles se découpent le long de la côte et la suivent dans tous ses méandres : ce sont les eaux côtières ou « mer littorale », « eaux territoriales » (1).

Il apparaît immédiatement que l'Etat riverain n'exercera sur ces eaux qui ne sont plus en contact immédiat avec son territoire, mais qui, cependant, l'avoisinent de très près, qu'une autorité amoindrie. Il ne possèdera plus sur elle que certains droits particuliers, droits ainsi que nous le verrons de nature « à lui assurer la « protection de son territoire, à faire respecter sa puissance (2). »

Le droit qu'exerce l'Etat continental sur cette portion d'Océan a été l'objet de nombreuses théories et divise encore les publicistes. Il convient de les rapporter brièvement ici, non pour obéir au plaisir de discuter un point de doctrine, une de ces questions d'écoles, trop nombreuses en droit international, mais parce que tout le régime des eaux neutres se trouve en substance contenu dans ces théories. Il est donc nécessaire, à ce premier carrefour qui se présente à nous, de nous arrêter un peu pour choisir la voie principale, l'idée directrice de notre thèse.

---

(1) Nous éviterons de les désigner sous l'expression de mer territoriale, eaux territoriales qui prêtent à l'équivoque, pour nous en tenir à celles de mer littorale.

(2) BONFILS FAUCHILLES. *Traité de Droit international public*. 2<sup>e</sup> édition p. 441.

1<sup>o</sup> La conception la plus ancienne est la *théorie de la propriété*. Celle-ci reconnaît à l'Etat riverain sur ces eaux « une possession continue, complète, absolue (1) ».

Cette théorie désuète a été reprise de nos jours par M. Pradier-Fodéré : « La mer continue le rivage (2) », dit-il, et il la soumet au même régime qui est la propriété. Logiquement, il faudrait aller plus loin encore, et conclure, ce que personne n'ose plus soutenir, que la haute mer peut comme la mer littorale, devenir possession complète de l'Etat riverain.

2<sup>o</sup> *Théorie de la souveraineté*. — Cette théorie accorde à l'Etat riverain un droit de souveraineté sur ses eaux littorales. Elle assimile donc la mer littorale aux ports, havres et rades, et prolonge sur elle la souveraineté que l'Etat exerce en eaux nationales (3).

Cette opinion se rencontre surtout parmi les auteurs étrangers, elle jouit encore aujourd'hui de la plus insigne faveur parmi quelques nations (Etats-Unis, Danemark, Italie, Norwège, Pays-Bas) qui l'ont consacrée dans la Jurisprudence, et l'Institut de Droit International l'a faite sienne dans sa session de Paris (mars 1894) :

---

(1) VATTEL. — *Droit des Gens* (1758).

(2) PRADIER-FODÉRÉ. — *Traité de Droit International Public*, t. I, p. 577.

En ce sens HAUTEFEUILLE. — *Droits et devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime* 1868, I, p. 51.

(3) FIORE. — *Nouveau Droit International Public*. Traduction Chrétien et Antoine (n<sup>o</sup> 1552).

LEMOINE. — *Précis de Droit marit. internat.*, p. 26.

FUNCK-BRENTANO et SOREL. — *Précis de Droit des Gens*, p. 376.

KLEEN. *Lois et usages de la neutralité maritime*, passim.

ART. 1<sup>er</sup>. — « L'Etat a un droit de souveraineté sur  
« une partie de mer qui baigne la côte, sauf le droit de  
« passage inoffensif réservé à l'art. 5. Cette zone porte  
« le nom de mer territoriale (1). »

Malgré le tempérament (2), apporté par ce passage inoffensif, à l'étendue du droit de l'Etat riverain et qui affaiblit quelque peu l'idée de souveraineté défendue par l'Institut de Droit International, nous rejetons cette théorie qui est en quelque sorte le succédané de celle de la propriété, et qui comme elle, tend à donner à la mer littorale le même régime juridique qu'au continent.

3<sup>o</sup> *Théorie de la servitude*. — Cette théorie part de cette idée qu'il y a une personne morale internationale composée de toutes les nations civilisées et distincte de celles-ci, la « Magna Civitas », comme l'appelle M. Fiore (3).

Et à cette personne, les protagonistes de ce système, parmi lesquels M. de la Pradelle, attribuent la souveraineté sur toutes les mers, souveraineté qui se trouve d'ailleurs limitée par les droits, sortes de servitudes de droit international que possède l'Etat riverain sur les mers qui joignent ses rivages.

Ne cédon pas ici à un argument d'analogie toujours captieux, et ne transportons pas en droit international la notion de servitude, idée de droit privé et comportant un démembrement de la propriété. Or, les droits qui appartiennent à l'Etat riverain sur la mer littorale :

---

(1) *Ann. Instit. Droit internat.*, t. XIII, p. 316.

(2) Art. 5, *id.*, p. 316.

Art. 7, *ibid.*

(3) *Op. cit.*, cité plus haut.

droit de pêche, de cabotage, de visite douanière et sanitaire, de pilotage, de neutralité ne sont nullement des démembrements du droit de propriété, ils relèvent pour la plupart du droit de juridiction qui est un attribut du droit de souveraineté.

4<sup>e</sup> *Théorie du droit « sui generis » (droit de protection).*

— Et cependant, l'on est unanime à reconnaître que l'Etat riverain possède sur ce ruban de mer qui suit ses côtes certains privilèges, une certaine suprématie auxquels il ne saurait prétendre sur la haute mer.

Cette dualité de conceptions juridiques s'impose à tous : haute mer d'une part, et mer littorale de l'autre, bien que la nature semble à dessein les confondre, et qu'on ne soit pas d'accord sur leur démarcation.

Nous pensons que la suprématie exercée par l'Etat riverain sur ces eaux trouve son fondement dans le droit de chaque Etat à l'inviolabilité, à la sécurité de son territoire, droit qui deviendrait illusoire si ces eaux se trouvaient absolument libres comme la haute mer. Il est donc nécessaire que l'Etat riverain puisse mettre son territoire à l'abri de troubles issus d'hostilités commises ou de violences exercées dans le voisinage de ses côtes. Dans ce but il doit lui être permis d'exercer sur ces eaux qui baignent ses rivages certaines prérogatives, certains droits de nature particulière, dits droits « *sui generis* ». « Ces droits ne lui seront accordés que dans la mesure jugée nécessaire pour la police et la sécurité militaire (1). »

« Les Etats n'ont pas sur la mer territoriale un droit

---

(1) BLUNTSCHLI. — *Le Droit International codifié*, art. 322.

« de propriété, mais seulement un droit de surveillance  
« et de juridiction dans l'intérêt de leur défense propre  
« ou de la protection de leurs intérêts fiscaux (1). »

Cette théorie d'origine récente n'a pas eu l'expansion espérée par ses théoriciens, cependant, elle gagne lentement du terrain dans la doctrine, et parmi les grandes puissances, la France paraît vouloir y souscrire (Instruction<sup>®</sup> du Ministre de la Marine française, 27 février 1904) (2).

En résumé, les eaux littorales seront, en principe, entièrement libres comme la haute mer, cependant cette liberté souffrira atteinte par le droit de l'Etat riverain à assurer la protection, la sécurité de son territoire.

Nous souscrivons à cette conception, dont nous aurons à faire fréquemment application dans le cours de notre étude.

*Etendue de la mer littorale.* — Quelle sera l'étendue

---

(1) CALVO. — *Traité théorique et pratique de Droit international*, I, p. 349. En ce sens : Travers. Twiss, *The Law of nations*, I, p. 250.

(2) L'on a surtout reproché à cette théorie de ne pas expliquer certains droits que possède l'état côtier sur sa mer littorale comme le cabotage, le droit de pêche qui ne s'expliquent guère que par des considérations économiques et non par un but de protection et de sauvegarde. Peut-être l'existence de ces droits pourrait-elle s'expliquer si nous admettions l'une des théories de la propriété ou de la souveraineté. Nous avons rejeté ces systèmes surannés, déjà bien effrités. Souhaitons de voir disparaître avec eux ces prétendus droits que seule la raison économique peut justifier. Plusieurs états : Etats-Unis, Grèce, Portugal, Belgique ont déjà aboli le droit de pêche.

de la mer littorale, où se trouvera sa démarcation d'avec la mer libre ?

Depuis l'antiquité où, sous l'empire de la nécessité, les peuples Grecs et Romains, avaient déterminé la zone d'étendue de la mer (1), différents critères ont été proposés.

Tout d'abord la limite de la mer visible, l'horizon visuel bientôt abandonné (2).

Puis ce fut la portée extrême de l'arme la plus puissante, le canon. « *Potestatem terræ finitur ubi finitur armorum vis* ».

Cette dernière règle a entre autres mérites celui de s'harmoniser avec notre conception juridique de la mer territoriale, en assurant le respect des droits que nous avons reconnus à l'Etat riverain sur la mer littorale.

Cependant, elle soulève de nos jours de vives critiques. On lui reproche sa variabilité, en raison des progrès incessants de la balistique, et aussi sa subjectivité en tant qu'elle peut varier de nation à nation. Enfin on l'incrimine de consacrer la suprématie du droit de la guerre et de placer en quelque sorte le droit sous la tutelle de la force.

Aussi a-t-on voulu lui substituer une distance fixe de la côte, distance que les auteurs du siècle dernier

---

(1) Les Grecs avaient défendu aux Perses d'approcher de leurs côtes à une distance telle qu'un cheval pourrait la parcourir en un jour.

(2) GROTIUS. — *De jure belli ac pacis*, cap. 3, § 13.

BYNKER. — *De dominio maris*, cap. 2.

avaient proposé de porter à 3 milles marins (1). L'Institut de Droit International après de longues hésitations (2), a adopté dans sa session de La Haye (1894), cette base, et a décidé que la mer territoriale s'étendrait « à 6 milles marins (60 au degré) de la laisse de basse « marée sur toute l'étendue des côtes » (3).

Mais la docte compagnie fait droit aussitôt après aux partisans de la plus longue portée de canon :

« En cas de guerre, l'Etat riverain neutre a le droit « de fixer par la déclaration de neutralité ou par notification spéciale, la zone neutre au delà de 6 milles « marins jusqu'à portée de canon des côtes » (4).

De cet examen rapide, il ressort que les conventions internationales pas plus que les règles particulières des Etats n'ont assigné à la mer littorale de limites précises, il n'est donc pas de formule absolue sur l'étendue de la mer littorale (5).

---

(1) Le mille marin étant de 1852 m., l'étendue de la mer littorale était 5,556 m. environ, et se trouvait correspondre alors à la plus forte portée de canon.

(2) Sessions de Lausanne (1888), Hambourg (1891), Genève (1892)

(3) Session de La Haye. — *Annuaire de l'Institut de Droit international*, t. XIII, p. 628.

(4) Id.

(5) M. de La Pradelle (*Le Droit de l'Etat sur la mer territoriale*, R. G. D. I. P. 1898, p. 43 et suiv.) préconise une nouvelle théorie et propose au lieu d'avoir une mesure uniforme, une seule zone de mer littorale, de choisir des zones qui varieraient avec les droits de l'Etat riverain à sauvegarder en temps de paix comme en temps de guerre. Cette idée, sans doute intéressante, serait une source de complications et de difficultés entre les puissances.

Notre opinion penche vers la délimitation par une distance fixe du rivage, 6 milles marins aujourd'hui, mais distance qui augmentera avec la portée des armes les plus puissantes et en ce sens nous souscrivons à la réglementation de l'Institut de Droit International.

Gardons-nous, cependant, de trop élargir cette zone (1), car ce faisant, si nous diminuons un peu le champ des hostilités, nous augmentons singulièrement celui d'application des devoirs des neutres.

D'ailleurs, n'oublions pas que pour les puissances qui n'ont pas de réglementation expresse la plus longue portée du canon des côtes servira de base de délimitation.

Notre sujet se précise maintenant : il sera de rechercher quelles seront les situations juridiques engendrées par la présence dans les eaux nationales ou littorales d'un neutre, de navires de guerre, isolés ou groupés en escadre, des nations belligérantes (2).

Situation de droit international public, disons-nous, puisqu'il en naît un rapport juridique de souverain à souverain entre la puissance qui commande sur le na-

---

(1) En 1870 le gouvernement du Chili prétendit empêcher les navires de guerre des nations belligérantes qui se seraient ravitaillés dans ses ports de se battre à moins de 150 milles de ses côtes.

(2) Par navire de guerre, nous entendons seulement tous les bâtiments sous le commandement d'un officier du service actif de la marine militaire et battant pavillon de cette marine, mais aussi les navires armés en course, les insurgés, les bâtiments hospitaliers, les transports ressortissant de la marine de guerre.

vire de guerre et la puissance neutre dans les eaux de laquelle il se trouve (1).

Ce rapport est créateur de droits et de devoirs pour le neutre et pour le belligérant. Il nous faudra ici tracer la limite qui sépare les droits des neutres dans ces eaux des devoirs corrélatifs auxquels sont soumis les belligérants, et réciproquement, en un mot tracer les lois de cette coexistence de deux souverainetés.

C'est là aussi une situation nouvelle qui n'offre que peu d'analogie avec celle des armées belligérantes en territoire neutre dans la guerre continentale.

Examinons en premier lieu les devoirs des neutres (2). Sans doute, cet ordre ne nous apparaît pas comme logique, puisque la neutralité étant issue du droit de la paix, les neutres ont des droits à faire respecter par les belligérants avant d'avoir des devoirs envers eux ; de plus il n'est pas conforme à la vérité historique : dans l'essor chaotique du droit international les devoirs des neutres ont émergé très lentement alors que leurs droits étaient déjà reconnus.

---

(1) Sur la haute mer, au contraire, nous ne rencontrerons guère que des rapports entre souverains et particuliers ainsi qu'il arrivera dans les relations entre navires belligérants et bâtiments de commerce neutre.

(2) Malgré nous, pour la clarté de l'exposition, nous serons obligé de traiter parfois des droits des neutres parmi les devoirs et réciproquement.

---

# PREMIÈRE PARTIE

## DEVOIRS DES NEUTRES

---

### CHAPITRE I

#### ENROLEMENT

---

#### Enrôlement de matelots étrangers

*L'enrôlement de marins. Sa nature juridique : acte de puissance publique. — Interdiction absolue. — Tempérament en cas d'infortune de mer. — Divergences Législatures diverses. — Sanctions. — Opinion de la deuxième Conférence de La Haye. — Les principes de l'enrôlement non applicables à la mer littorale.*

L'Etat neutre doit garder une stricte abstention. A cet effet, il a le devoir d'interdire à ses nationaux et ressortissants tous agissements ayant pour but d'apporter une aide, un renfort à l'un ou à l'autre des belligérants.

Cette règle prohibe au belligérant, l'enrôlement de matelots en port neutre, elle interdit à un navire de

guerre de recruter des marins en territoire neutre et aussi d'embarquer ceux enrôlés à terre par ses agents,

La prohibition est récente.

Quelques auteurs du <sup>xviii</sup><sup>e</sup> siècle avaient déjà souhaité que l'enrôlement qui se pratiquait alors librement chez les neutres fut interdit, à l'égal des actes d'hostilités.

Les Etats-Unis, sous la poussée des événements, furent les premiers à prendre cette mesure.

En 1794, à la suite de la capture du navire anglais « *Le Georges* » par la frégate française « *L'Embuscade* » dans la baie de Delaware, sur le territoire des Etats de l'Union, et aussi devant la prétention du représentant de la République française, Genêt, d'armer des corsaires et de faire des enrôlements de marins dans leurs ports, ceux-ci édictèrent une loi sur les enrôlements étrangers, connue sous le nom de « *Foreign Enlistment Act* » du 15 juin 1794.

Cette loi interdisait d'une façon absolue tout recrutement ou enrôlement de soldats ou de matelots, de quelque nationalité qu'ils fussent, opérés sur le sol américain.

Elle fut appliquée d'une façon rigoureuse durant les guerres de la Révolution et de l'Empire et en 1818 lors du soulèvement des colonies espagnoles, elle fut fondue dans une loi plus générale, le « *Neutrality Act* ». Celle-ci défendait à tout citoyen des Etats-Unis d'accepter ou d'exercer aucune commission qui ait eu pour objet l'accomplissement d'actes hostiles contre une nation amie.

En 1819, l'Angleterre adoptait une loi de neutralité semblable.

Cependant, malgré cette interdiction nettement formulée de part et d'autre, de graves dissentiments éclatèrent, lors de la guerre de Sécession (1861-63), entre les deux puissances anglo-saxonnes sur la stricte observance des devoirs de la neutralité par l'Angleterre et notamment en matière d'enrôlements. Celle-ci fut amenée à voter un nouveau « *Foreign Enlistment Act.* » en 1870.

L'exemple des puissances anglo-saxonnes fut suivi par la plupart des puissances qui sont unanimes aujourd'hui à interdire les enrôlements sur leur territoire (1).

Auparavant, il était admis qu'un Etat pouvait, en dehors de tout traité d'alliance, fournir des troupes aux belligérants ou même à un seul d'entre eux, sans cesser pour cela d'être neutre ; *a fortiori* ne considérerait-on pas « comme incompatible avec la neutralité le fait de fournir aux belligérants des troupes en vertu de traités ou capitulations. » (2)

Cette location de troupes fut longtemps pratiquée par les cantons suisses et les petites principautés allemandes et leur trafic n'était, avec les grandes puissances qui y avaient recours, nullement inquiété.

Cependant au XVIII<sup>e</sup> siècle quelques auteurs (Vattel, Wolff) avaient déjà envisagé l'enrôlement sous son véritable jour d'acte de puissance publique.

Ces enrôlements constituaient des violations fla-

---

(1) Nous verrons plus loin que là se borne leur accord parfait et que dans le détail des réglementations il y a des divergences de vue assez sérieuses entre elles.

(2) RIVIER. *Principes du droit des gens*, t. II, p. 3871.

grantes des lois de la neutralité : pratiqués sur le territoire d'une nation étrangère à la lutte, ils devenaient une atteinte manifeste portée à la souveraineté de ce neutre. De plus, si cet état avait donné son consentement à l'enrôlement, il devenait lui-même répréhensible et prenait part indirectement aux hostilités.

L'enrôlement pratiqué par les belligérants nous apparaît donc comme un acte de puissance publique accompli par un Etat souverain auprès d'un autre souverain. Il se différencie des enrôlements faits pour le compte d'expéditions particulières qui ne sont pas des actes de puissance publique, et ne tendent pas à des situations de droit public (1).

La doctrine contemporaine a consacré ce principe.

Il se trouve cependant encore quelques auteurs, au nombre desquels sir Travers-Twiss pour admettre « qu'un état neutre est libre de permettre aux agents « d'une puissance étrangère d'enrôler sur son territoire « des personnes pour le service militaire ou naval de « cette puissance ; et que cette conduite est compatible avec la neutralité, tant qu'un Etat ne donne pas « cette permission à un belligérant, et la refuse à son « adversaire » (2). Et il cite à l'appui de sa thèse, de nombreuses stipulations de traités, entr'autres un document américain émané du Procureur Général (octobre

---

(1) Ces « louages d'hommes » pour le compte d'expéditions privées sont interdits par la plupart des législations internes des Etats.

(2) TRAVERS-TWISS, *Le Droit des Gens*, tome II, p. 443, édit. 1889).

1885) à l'occasion d'enrôlements sur le territoire des Etats-Unis par des agents du gouvernement anglais.

Avant lui Bynkershoek estimait qu'il n'était pas obligatoire pour le neutre d'interdire les enrôlements, en un mot que c'était tout au plus un droit pour le neutre, et non un devoir (1). De même Vattel, reconnaissait que, « le droit de lever des soldats appartenant uniquement « à la nation ou au souverain, personne ne pouvait « enrôler en pays étranger sans la permission du souverain (2). »

C'est aussi l'opinion de Bluntschli. Cet auteur déclare que si l'Etat neutre autorise les deux belligérants à lever des troupes sur son territoire et ne favorise aucun d'eux, il ne manque point à ses obligations de neutres. Cependant, il est d'avis que le neutre respecte mieux ses devoirs, en interdisant complètement les enrôlements sur son territoire, car, la neutralité ne consiste pas à favoriser également les deux parties belligérantes, elle consiste à s'abstenir de toute participation à la guerre (3).

Cette phrase tient toute la réfutation de la doctrine qu'elle défend. La puissance neutre qui permettrait en effet à ses nationaux de servir comme marins dans la flotte de guerre de deux puissances belligérantes, ne s'abstiendrait pas de prendre part à la lutte, elle y prendrait part des deux côtés également.

---

(1) *Observationes juris publici*, livre I, chap. XXII.

(2) *Droit des gens*, livre III, chap. II, § 15.

(3) BLUNTSCHLI. — *Le Droit International codifié*. Trad. française.

La doctrine est aujourd'hui nettement orientée dans le sens de l'interdiction absolue des enrôlements (1).

Et même certains auteurs (2) vont jusqu'à défendre aux belligérants d'enrôler sur le territoire neutre leurs propres nationaux (3) : « ce qui donne son aspect d'acte de puissance publique à l'enrôlement c'est le but de l'acte et non les conditions dans lesquelles il s'exerce. Or, quelle que soit la nationalité des individus recrutés, il y a toujours tendance à une situation de droit public ».

Sans doute, mais nous pensons cependant que cette interdiction ne doit pas être aussi rigoureuse, et qu'elle doit se concilier, avec les nécessités de la navigation.

Le neutre pourrait, selon nous, sans contrevenir aux lois de la neutralité accorder au bâtiment belligérant dont l'équipage se trouve réduit par infortune de mer, et non à la suite de combat, le droit d'enrôler ses propres nationaux. Ici le droit à l'enrôlement est une conséquence du droit d'asile.

Cette faculté trouvera sa propre limite dans les besoins mêmes de la navigation et le navire ne pourra embarquer de ses marins nationaux que le nombre

---

(1) M. KLEEN. *Lois et usages de la neutralité maritime*, I. p. 264 et suiv.

(2) Beaucoup de nations édictent aussi cette interdiction. Citons seulement les Instructions Françaises (27 février 1904), qui interdisent aux belligérants « de faire des enrôlements volontaires, même parmi leur nationaux. »

(3) DESPAGNET. *Cours de Droit international public*, 2<sup>e</sup> édition p. 698.

strictement nécessaire pour lui permettre d'atteindre le port le plus proche de son propre pays.

Cette limitation pare au danger qu'il pourrait y avoir de voir par le fait de l'enrôlement, le port neutre transformé en base d'opération.

Mais les partisans de la prohibition absolue, répondent à cela que les besoins de la navigation invoqués à l'appui de cette tolérance masquent un simple prétexte pour apporter au belligérant une véritable assistance. Nous verrons plus loin à l'étude du droit au charbon, cette argumentation émanée de la doctrine anglaise se produire dans toute son ampleur.

Qu'il nous suffise ici de dire que ce secours accordé pour les besoins de la navigation seulement n'est nullement contraire au devoir d'abstention, à la stricte neutralité.

Hautefeuille et Calvo portent l'exception que nous venons d'admettre plus loin encore. Le premier de ces savants auteurs (1) est d'avis que le navire belligérant pourrait enrôler des matelots volontaires de sa propre nationalité, de façon à porter l'effectif de l'équipage du bâtiment au nombre que comporte un armement réglementaire. Et Calvo (2) croit que dans cette limite le navire de guerre pourrait même enrôler des volontaires étrangers sans augmenter sa force combattive. Nous repoussons ces deux opinions qui ne visent pas moins qu'à légitimer de véritables empiètements apportés à la souveraineté du neutre.

---

(1) HAUTEFEUILLE. *Droits et devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime*, t. II, p. 108 et 109.

(2) CALVO. *Le Droit international théorique et pratique*.

Nous considérons en effet que le devoir d'abstention doit être appliqué de façon rigoureuse, et qu'hormis les cas d'asile précité, l'interdiction des enrôlements en port neutre devra être appliquée de façon rigoureuse (1).

L'interdiction s'étendra à tous les intermédiaires : particuliers, sociétés ou agences qui pourvoieront à ces enrôlements leur commerce devra être sévèrement; prohibé par l'Etat neutre.

Il est admis toutefois que, s'il se formait en territoire neutre, des comités de citoyens de l'un ou de l'autre des belligérants dans le but de pourvoir au rapatriement de leurs compatriotes désireux de rejoindre l'armée navale de leur pays, on ne pourrait pas appliquer à ces comités la prohibition atteignant les agences d'enrôlement (2). Ce sont des actes de personne privée qui ne peuvent nullement aboutir à la violation de la souveraineté neutre. De plus, l'Etat neutre ne saurait être déclaré responsable de ce que quelques-uns de ses sujets ont pris du service auprès d'un belligérant; il n'est pas en son pouvoir de contrôler, d'empêcher ses nationaux de prendre du service. Mais ce qu'il peut et ce qu'il est de son devoir d'empêcher, c'est que les agents des belligérants tiennent bureau ouvert de recrutement sur son territoire, et déterminent un courant

---

(1) Le devoir d'abstention défend même ce qu'on appelle parfois « un léger service ». Par exemple l'autorisation donnée par le neutre aux matelots d'un navire belligérant de passer sur un autre bâtiment de son pavillon situé dans le même port. Cette simple « permutation d'hommes » pourrait aboutir à une augmentation de la force combative des belligérants.

(2) En ce sens HALLECK. — *International Law*. Ch. 22, § 12.

continu d'émigration (1) vers le pays où ses sujets iraient s'enrôler.

Dans le même ordre d'idées, le neutre ne doit pas empêcher le libre départ des sujets belligérants résidant sur son territoire et désireux d'aller servir leur patrie, autrement il outrepasserait les devoirs que la stricte impartialité lui commande.

La plupart des nations civilisées ont suivi l'exemple des Etats-Unis et actuellement plusieurs Etats interdisent les enrôlements sur leur territoire.

Ils sont l'exception et la grande majorité des nations, tout en défendant les enrôlements pratiqués sur leur territoire admettent pour leurs nationaux le droit de s'enrôler à titre individuel. Agissant ainsi ces citoyens isolés, dit-on, ne représentent pas leur Etat, ils agissent comme « citoyens du monde », selon l'expression de Lorimer. Il est à craindre, estiment ces nations, que cette interdiction absolue ne soit purement platonique, que la sanction qu'elle comporterait demeure inefficace, et que l'Etat neutre, soit la plupart du temps dans l'impossibilité d'empêcher cette participation individuelle de ses sujets aux hostilités.

Lors de guerres récentes nombre d'Etats neutres désireux d'éviter les écarts, les entraînements de leurs nationaux ont en général défendu à leurs sujets d'accepter une commission ou un engagement au service militaire ou naval d'un belligérant, sans une autorisa-

---

(1) FIORE. — *Traité de Droit International*, t. IV. Ch. 3, § 1656.

tion du gouvernement : sans le consentement du pouvoir exécutif (1).

Cependant la prohibition des enrôlements n'en demeure pas moins officiellement l'opinion dominante parmi les nations.

Il existe toutefois dans leurs conceptions individuelles, quelques différences de vue : certains Etats (2) interdisent seulement à leurs nationaux de prendre du service à bord d'un navire belligérant de l'une ou de l'autre nation.

D'autres (3) étendent cette prohibition aux étrangers résidant sur leur territoire à quelque nationalité qu'ils appartiennent.

Sans doute, en ce dernier cas, ces puissances considèrent-elles que les prescriptions relatives à l'enrôlement, soit qu'elles forment une loi générale, tel l'arrêté royal belge, soit qu'elles résultent de déclarations spéciales publiées au début de chaque guerre, sont pour

---

(1) Certaines nations en ont fait une mesure générale : Angleterre (art. 4 Foreign Enlistment Act, 1870). Hollande (art. 7, § 4, Loi du 12 décembre 1892 sur la nationalité).

Nous approuverions pleinement cette subordination de l'enrôlement au consentement du pouvoir exécutif, s'il n'était à craindre, et la Guerre de Sécession nous en a fourni l'exemple pour l'Angleterre, qu'elle ne fût la porte ouverte à l'arbitraire.

(2) La Belgique, art. 14 de l'Ordonnance royale du 18 février 1901, réglant l'admission des bâtiments de guerre étrangers dans les eaux et ports belges.

La Hollande, l'Italie, la Suède et Norvège, la France pour ne citer que les principaux Etats dans leur déclaration de neutralité publiée lors de la guerre hispano-américaine et de la guerre russo-japonaise, R. G. D. I. P. 1904, p. 7 et suivantes.

(3) Portugal, Brésil, Japon, Angleterre, id.

l'Etat souverain des mesures de police, de sûreté générale et par conséquent ne doivent pas s'appliquer seulement à ses nationaux.

De quelle manière les Etats neutres ont-ils sanctionné cette défense ?

Une première sanction très simple, mais aussi très peu efficace est d'interdire à tous les sujets neutres qui ont pris du service dans la flotte d'un belligérant de recourir à la protection de leur gouvernement.

Mais il en est d'autres, plus directes : la principale est pour le neutre la perte de la nationalité. Telle est la solution française (1). S'il faut en croire les affirmations données par les journaux durant la guerre Sud-Africaine entre l'Angleterre et le Transvaal (1899-1901). Cette mesure aurait été appliquée rigoureusement à un certain nombre d'officiers français (211) (2) ayant pris du service dans les rangs boers ; le fût-elle toujours ? Nous ne pensons pas qu'elle le fût aux officiers français qui avaient combattu pour la Grèce contre la Turquie,

---

(1) Art. 17, §§ 4 et 21 du Code civil ainsi conçus :

Art. 17 du Code civil. — « Perdent la qualité de Français...

4<sup>o</sup> Le Français qui, sans autorisation du gouvernement, prend du service militaire à l'étranger, sans préjudice des lois pénales contre le Français qui se soustrait aux obligations du service militaire ».

Art. 21 (Loi du 26 juin 1889). — « Le Français qui, sans autorisation du gouvernement prendrait du service militaire à l'étranger, ne pourra rentrer en France qu'en vertu d'une permission accordée par décret, et recouvrer la qualité de Français qu'en remplissant les conditions imposées en France, à l'étranger pour obtenir la naturalisation ordinaire ».

(2) *Le Temps* du 14 juin 1900.

lors de la dernière guerre (1897) et parmi l'armée russe dans la guerre russo-japonaise (1904-1906).

La rigueur même de l'article 17 tend à le faire devenir lettre morte. Il doit être surtout critiqué lorsqu'il frappe ceux qui, sans prendre du service régulier dans une armée étrangère s'engagent dans les rangs d'un belligérant pour la durée seulement des hostilités et la doctrine tend ici à vouloir tempérer la rigueur de la prohibition en déclarant avec M. Despagne (1) : « qu'en prononçant une déchéance qui est une véritable peine, cet article n'entend viser que le national indigne voulant rompre les liens avec sa patrie en se soumettant à l'étranger, et non celui qui tout en voulant rester français met généreusement son bras au service d'une cause qu'il croit juste. »

Une sanction d'un caractère plus pénal encore est celle adoptée par l'Angleterre (2).

---

(1) R. G. D. I. P., 1900, p. 789.

(2) Art. 4 Foreign Enlistment Act du 9 août 1870 : « Tout sujet britannique qui, soit dans les limites des possessions de S. M., soit au dehors, acceptera ou conviendra, d'accepter sans l'autorisation de S. M. une commission ou un engagement quelconque dans le service militaire ou naval d'un Etat étranger en guerre avec un autre Etat étranger, lequel est en paix avec S. M. et désigné dans le présent Act sous le nom d'état ami, tout sujet britannique ou toute autre personne qui induira une autre personne à accepter ou à convenir d'accepter une commission ou un engagement quelconque dans le service militaire ou naval d'un Etat étranger, ainsi qu'il vient d'être dit, sera passible d'amende ou de prison, ou seulement de l'une ou l'autre de ces peines, à la discrétion de la Cour devant laquelle l'infraction sera établie. (*Annuaire de Législation étrangère*. T. I, pages 47 et suiv. Trad. Demarest. Cité par Passenaud : « *De l'attitude des neutres vis-à-vis des escadres belligérantes* ». Thèse Dijon, 1906.

Les résolutions de la seconde Conférence de La Haye (1907) relatives à l'enrôlement dans la guerre sur terre (1), peuvent, selon nous, être transposées ici, et considérées comme exprimant l'opinion de la Conférence sur l'enrôlement dans la guerre maritime.

Chapitre III : Des personnes neutres. — « Art. 17 :  
« Un neutre ne peut se prévaloir de sa neutralité...

« *b*) S'il commet des actes en faveur d'un belligérant,  
« notamment s'il prend volontairement du service dans  
« les rangs de la force armée de l'une des parties.

« En pareil cas, le neutre ne sera pas traité plus  
« rigoureusement par le belligérant contre lequel il  
« s'est départi de la neutralité, que ne pourrait l'être à  
« raison du même fait un national de l'autre Etat belli-  
« gérant ».

C'est une solution générale et quelque peu transactionnelle qui manifeste, tout en les respectant, les divergences de vue des différentes nationalités sur les sanctions à appliquer.

La Conférence de La Haye laisse à chaque législation nationale, le soin de punir comme elle l'entendra (perte de la nationalité, amende, prison, confiscation), son ressortissant qui aura pris du service chez l'un des belligérants. Elle considère seulement ce particulier dans ses rapports avec l'autre belligérant contre lequel il ne pourra plus exciper de sa qualité de sujet neutre.

L'enrôlement sera-t-il refusé aussi en eaux littorales ?

La réponse est tout entière dans la nature du droit

---

(1) Convention concernant les droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre sur terre (1907). R. G. D. I. P.

qu'exerce le neutre sur cette mer, est-ce un droit de souveraineté, l'enrôlement devra être interdit comme en port neutre. Or, nous admettons que le droit de l'Etat riverain sur cette zone est un droit *sui generis* (1) basé, seulement sur la nécessité de défendre son territoire et d'assurer la sécurité de ceux qui y demeurent, l'Etat ne pourra intervenir dans ces eaux que dans la mesure commandée par cette nécessité. L'enrôlement de marins sera donc en principe toléré dans les eaux littorales neutres pour les navires belligérants (2).

### Pilotes

*Le droit au pilote, ne se rattache pas à l'enrôlement. — Attitude du Danemark. — Règle de la Conférence de la Haye.*

Un autre acte de puissance publique, une nouvelle variété d'enrôlement trouve ici sa place : c'est la question du droit aux pilotes.

Les navires de guerre belligérants ont-ils le droit de se servir des pilotes brevetés de l'Etat neutre dans les eaux duquel ils se trouvent ?

Cette question est connexe de la précédente, et il semble à prime abord que le neutre n'est pas plus fondé à accorder ses pilotes qu'à laisser enrôler des marins sur son territoire et qu'il devra se départir de cette rigueur seulement en cas de péril de mer.

Cette solution fut d'ailleurs proposée par MM. Kleen

---

(1) Voir plus haut, p. 27.

(2) A la condition de ne pas transformer ces eaux en « base d'opérations hostiles », voir plus loin aux hostilités.

et Brusa à l'Institut de Droit international (session de 1894-1895). « Il est interdit de piloter ou de faire « piloter des navires de guerre ou des transports militaires des belligérants, sauf le cas de détresse et de « relâche forcée (1) ».

Cette opinion qui est celle de quelques auteurs (2), apparaît comme logique. N'y aurait-il pas en effet de la part de l'Etat neutre dans le fait d'accorder ses pilotes, un acte ayant le caractère d'une aide, d'un secours auxiliaire (3) accordé à un belligérant contre son adversaire. La Grande-Bretagne inséra cette interdiction dans son acte de neutralité du 6 août 1870.

Pendant la guerre russo-japonaise et lors de leur passage dans les détroits du Grand Belt et du Petit Belt, les escadres russes de Rodjestvensky séparées en deux fractions (la première du 17 au 19 octobre 1904, et la seconde du 18 au 20 novembre 1904), puis celle de Nebogatoff (20 février 1905), furent pilotées successivement par des pilotes danois (4).

Bien que le Japon, qui aurait seul pu se dire lésé par ces agissements, n'ait pas protesté officiellement, nous devons nous demander si cette façon d'agir du Danemark était bien conforme aux principes du droit international.

---

(1) *Annuaire de l'Institut*. Tome XIV, § 30.

(2) RIVIER. — *Principe du Droit des Gens*, p. 387.

(3) En ce sens HEFFTER. — *Droit international de l'Europe*, § 115.

(4) WAULTRIN. — La déclaration de neutralité des Etats Scandinaves pendant la guerre russo-japonaise. R. G. D. I. P. 1906, p. 92.

Non, à la vérité, si nous suivons l'opinion de M. Kleen, la flotte russe n'était nullement en péril, et la conduite du Danemark qui avait permis à un belligérant en lui prêtant ses pilotes de franchir certains passages qui sans cette aide eussent été impraticables, était manifestement répréhensible. Il favorisait les moyens d'attaque ou de défense de la flotte russe.

Nous ne le croyons pas : le pilotage doit être accordé parce qu'il est au premier chef un service de navigation (nous retrouverons cette argumentation lors de la fourniture de charbon). Il importe peu, en effet, que le service des pilotes ait pour résultat de permettre de continuer les hostilités au navire, à la flotte, qui sans eux eût risqué de sombrer, si l'acte n'a pas en lui-même un caractère hostile. Or, son caractère essentiel est de servir à la navigation, il est donc manifestement pacifique.

Aussi approuvons-nous la réponse de l'amiral danois Hansen, à ceux qui critiquaient la conduite de son pays (1) :

« Au siècle dernier, les eaux danoises, abstraction  
« faite de nos propres guerres, ont joué un rôle dans  
« les conflits internationaux suivants : guerre de Cri-  
« mée, guerre franco-allemande, guerre hispano-améri-  
« caine. Dans tous ces conflits, il a été de règle géné-  
« rale que nous fournissions des pilotes à tous les  
« navires belligérants quels qu'ils fussent pour naviguer  
« dans nos eaux. Tel a été le cas de l'Angleterre pen-

---

(1) *La déclaration de neutralité des Etats scandinaves pendant la guerre russo-japonaise*. R. G. D. I. P. 1905, p. 99.

« dant la guerre de Crimée. De même, en 1870-1871, la  
« flotte française se rendant dans la Baltique reçut des  
« pilotes à l'aller et au retour. De même encore dans  
« les Antilles danoises pendant la guerre hispano-amé-  
« ricaine où les Américains firent du charbon à Saint-  
« Thomas.

« Si les pilotes danois sont montés sur les navires  
« russes avant que ceux-ci aient atteint les eaux da-  
« noises, c'est simplement pour éviter tout retard en  
« traversant nos eaux, *car plus vite on peut les débar-*  
« *rasser des navires belligérants mieux cela vaut.* Nous  
« agirions de même pour une flotte japonaise ».

C'est le raisonnement, tout d'utilitarisme d'un marin, mais il n'en est pas moins au fond très juridique. Les détroits danois sont des passages très difficiles où les navires de guerre risqueraient fort de s'échouer s'ils n'étaient pilotés par des marins rompus à la navigation de ces détroits. Leur refuser le pilotage serait diminuer singulièrement la liberté de navigation pour les belligérants.

Certaines nations veulent en arriver là.

Parmi elles la Suède, qui était hostile à la Russie, objecta l'opinion de M. Fr. de Martens, jurisconsulte accrédité du Ministère des Affaires étrangères russes, qui considérait le pilotage des navires de guerre dans les eaux neutres comme contraire au droit international.

Auparavant, durant la guerre franco-allemande, le gouvernement anglais avait déclaré par la bouche de son ministre qu'il envisageait « comme une infrac-  
« tion aux lois anglaises concernant la neutralité le

« fait des pilotes anglais apportant leur concours aux flottes des belligérants (1). »

Telle avait été alors la conduite des autorités hollandaises qui refusèrent à la corvette française « *Sibille* », au mouillage dans les eaux de Java de la faire remorquer hors du détroit de Berha (2).

Sans doute, ces nations espéraient-elles augmenter les difficultés d'une guerre navale, et en rendre ainsi le retour presque impossible. Encore que l'idée soit pour nous séduire, nous ne pouvons adopter cette manière de voir.

Cependant, le Cabinet de Copenhague pour éviter le retour de semblables difficultés, si lourdes pour les petits États, souhaitait qu'une Conférence internationale vint prochainement dégager sa responsabilité et limiter son action en adoptant une règle sur ce point. C'est ce que fit la dernière Conférence de La Haye (1907) qui décida (3) : « Une puissance neutre peut laisser les navires de guerre des belligérants se servir de ses pilotes brevetés ».

De sa haute autorité, la Conférence sanctionnait l'o-

---

(1) Réponse de M. Gladstone à M. Disraëli, à la Chambre des Communes du 1<sup>er</sup> août 1870 (journal le *Times*, 2 août 1870).

(2) LOUDON (thèse) Utrecht (1894) citée par Donker Curtius « Des navires de guerre belligérants dans les eaux neutres », *Des navires de guerre belligérants dans les eaux neutres*. Thèse Bordeaux (1907), p. 147.

(3) Acte final de la dernière Conférence de la Paix (1907). Art. 11 de la convention concernant les droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime. R. D. I. L. C. 1907, p. 704.

pinion du gouvernement danois qui est aussi celle de la France.

Au surplus, la Conférence ne considère ce service de pilotes que comme une faculté pour le neutre, deviendra-t-elle un jour obligatoire pour lui ?

La même solution doit être appliquée au remorquage.



## CHAPITRE II

### ÉQUIPEMENT ET RÉPARATIONS

---

#### Préliminaires. — Acte de personne privée

Après l'enrôlement, acte de puissance publique, examinons les opérations effectuées dans un but privé par les bâtiments belligérants en eaux neutres avec les particuliers ou avec l'Etat agissant en tant que personne privée, dites actes de personne privée, en voici l'énumération :

L'armement et l'équipement de navires.

Les réparations.

Le ravitaillement (charbon, vivres et eau douce).

Le dépôt et la vente de butin et de prises.

Ces diverses opérations qui comportent de la part du neutre un acte de livraison, une tradition (1), sont

---

(1) Sauf la dernière qui s'analyse plutôt à une tradition faite au neutre par le belligérant.

intimement liées au transport de ces marchandises qui, sont du ressort du problème de la contre bande de guerre, en ce sens que si le transport de marchandises dont le belligérant peut s'approvisionner en eaux neutres, est interdit, logiquement la livraison de ces objets faite par le neutre au navire belligérant, qui est un acte préparatoire de ce transport, devra être prohibée.

Mais dans le cas contraire, si ces marchandises ne sont pas déclarées contrebande de guerre, si leur transport est permis, il ne s'ensuit pas que leur livraison devra être accordée.

Il nous est donc possible d'étudier la livraison, abstraction faite de toute notion de contrebande de guerre.

### **Section I. — Equipement**

*Définition. — Historique. — Prohibition. — Réglementations nationales. — Eaux littorales.*

L'on ne sépare pas ordinairement les deux termes d'armement et d'équipement : juxtaposés ils traduisent complètement l'idée de la préparation d'un navire pour la guerre ; à les considérer séparément au contraire, l'on peut dire qu'armer un navire c'est le pourvoir de tout le matériel indispensable pour naviguer, l'équiper c'est lui fournir des marins, des agrès, des munitions et des armes.

L'armement qui crée le navire de toutes pièces, dépasse le cadre de notre sujet tout comme l'achat de navires, tenons-nous seulement à l'équipement proprement dit, c'est-à-dire à la fourniture d'armes et de munitions.

Cette opération, achat de munitions et d'armes, faite par un bâtiment de guerre dans un port neutre est une opération bilatérale, d'ordre commercial.

Elle est de pratique courante en temps de paix ; pour l'équipement de ses navires de guerre, il est communément admis qu'un Etat peut aussi bien recourir aux chantiers privés, aux arsenaux d'une autre puissance que s'adresser aux siens propres. Ce problème est purement économique et n'intéresse en rien le droit des gens.

Mais, durant une guerre, cette fourniture faite à un bâtiment belligérant chez un neutre va-t-elle demeurer inoffensive et continuer à être exercée librement ?

Suivons-la dans l'histoire.

Tout comme l'enrôlement, l'équipement de bâtiments belligérants par les neutres, fut longtemps admis sans restriction, par les nations civilisées et les juristes.

Depuis le moyen-âge jusqu'au xvii<sup>e</sup> siècle, époque où la notion de neutralité, situation de droit international existait à peine, où l'on tolérait encore les secours en hommes, fournis aux belligérants, on pouvait admettre, sans paraître illogique, que le neutre avait le droit de fournir des armes et des munitions aux bâtiments en guerre.

Mais à partir de cette époque, les nations envisagèrent plus nettement le devoir d'abstention qu'engendrait pour eux leur non participation aux hostilités et durant cette seconde période qui va jusqu'aux guerres de la Révolution, elles prirent parfois soin d'insérer dans les traités qui intervenirent entre elles la prohibition des armements et équipements dans leurs eaux en cas de guerre.

Mais ces stipulations consacraient seulement un droit, une faculté des nations contractantes.

Enfin, et c'est le dernier terme d'une évolution qui apparaît de tous points semblable à celle suivie par la neutralité, dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, cette interdiction devient obligatoire pour le neutre.

Le « Foreign Enlistment Act » du 5 juin 1794 (1) nous la montre le premier comme une notion juridique précise, dépouillée du caractère conventionnel, facultatif qu'elle revêtait jusqu'alors.

Plus tard le « Neutrality Act » du 3 avril 1818 qui complétait cet acte, prohibait également les armements faits au moyen d'une vente apparente, sur le territoire neutre, aux agents du belligérant.

Et l'interdiction trouve enfin sa consécration définitive en 1872 dans les règles de Washington rendus à la suite des « Alabamas Claims » et de la Sentence du tribunal arbitral de Genève, qui forment un monument du Droit international contemporain :

« L'Etat neutre ne doit permettre ni souffrir que l'un  
« des belligérants se serve de ses ports ou eaux pour  
« renouveler ou augmenter leurs approvisionnements  
« militaires ou pour recruter des hommes (2) ».

Malgré cette presque unanimité de la doctrine, les armements et équipements en ports neutres n'ont pas laissé d'être fréquents depuis cette époque. « Ces abus, nous dit M. Kleen, se cachent sous toutes sortes de déguisements, » des « contrats apparents, des transac-

---

(1) Op. cit. Foreign Enlistment act.

(2) Recueil général des traités de Martens : t. XX p. 698.

tions simulées etc., couvrent souvent sous un masque commercial de fortes expéditions navales (1). »

Avec lui nous pensons que l'interdiction doit être complète, et « qu'il importe peu que les armements  
« aient été ou non commandés directement par le belli-  
« gérant lui-même, alors que la destination pour lui  
« est évidente, qu'ils aient été consommés ou simple-  
« ment commencés en port neutre direct ou indirect, le  
« mode de transmission, l'emploi d'intermédiaires, l'ac-  
« complissement, etc., sont des circonstances secon-  
« daires qui n'ont rien de commun avec le délit, sa  
« signification, son caractère et ses conséquences (2). »

De plus, la distinction souvent faite entre la personnalité de l'armateur : Etat ou particulier et les solutions qu'elle entraîne est superflue.

Toute la question se résume ainsi : l'armement est-il ou non un acte préparatoire d'hostilité ? Assurément oui, il tend à augmenter la puissance militaire du belligérant auquel il est accordé, et doit être condamné au nom du devoir d'abstention.

Il appartiendra donc au neutre de veiller à ce que des actes d'armement, d'équipement ne puissent être accomplis sur son territoire, dans ses ports. Il lui sera parfois difficile de discerner ces actes ; les belligérants emploieront mille ruses, mille procédés indirects pour parvenir à leurs fins, dans tous ces cas le neutre devra-t-il être déclaré responsable de ces équipements ? Non, une surveillance sérieuse exercée par lui dans ses

---

(1) M. KLEEN, op. cit. p. 323, t. I.

(2) id. p. 324.

ports suffira pour mettre sa responsabilité à couvert.

Quelques auteurs encore accordent aux belligérants dans les eaux neutres quelques facilités en matière d'équipement. Hautefeuille trouve l'équipement parfaitement licite lorsqu'il résulte d'un transbordement de canons, de fusils, de munitions, opéré en port neutre d'un navire de guerre sur un autre battant même pavillon, par exemple d'un corsaire désarmé sur un bâtiment de guerre de sa nation. Nous avons déjà rejeté semblable doctrine en matière d'enrôlement. Il n'est d'ailleurs aucune nation qui ait voulu la faire sienne.

Appliquerons-nous à la mer littorale la même solution ?

L'Etat côtier, rappelons-le, n'exerce sur cette zone que les droits nécessaires à assurer la sécurité de son territoire et à lui permettre d'y exercer librement sa souveraineté ; dès lors, l'équipement en eaux littorales ne contrariant en rien cet exercice, doit être en droit strict toléré ; mais à la condition cependant que cette livraison ne tende pas à transformer le port neutre en une base d'opérations hostiles. En outre, il est à craindre que cette livraison ne soit un expédient commode employé par le neutre pour effectuer indirectement et sous le couvert de la loi internationale à quelques kilomètres du rivage ce qu'il ne peut faire dans ces ports.

D'ailleurs, la question de livraison est ici intimement liée à celle du transport : il n'est pas de fourniture en eaux littorales sans transport préalable. Sans vouloir nous immiscer dans le domaine de la contrebande de guerre, signalons cependant que les marchandises relatives à l'équipement étant pour la plupart (armes, mu-

nitions) « per se » déclarées contrebande de guerre, le transport à destination d'un belligérant en est rigoureusement interdit. Le particulier qui ferait ce transport, s'exposerait à la confiscation des marchandises transportées, à la saisie de son navire.

La plupart des réglementations nationales, n'ont pas établi cette distinction, et ont interdit d'une façon uniforme les équipements dans toutes leurs eaux, citons comme prototype de cette opinion la récente proclamation anglaise (1) interdisant aux navires belligérants de se servir des ports, rades ou eaux sujettes à la juridiction territoriale de la Cour Britannique... dans le but de se procurer des facilités d'équipements militaires.

Mais à l'encontre, l'opinion que nous avons admise prend corps.

Tout d'abord dans l'article 14 de l'arrêté royal du 18 février 1901, il est dit que « les bâtiments de guerre ou « navires en course ne peuvent à l'aide de fournitures « prises sur le territoire belge augmenter de quelque « manière que ce soit leur matériel de guerre (2). »

Puis, dans les Instructions françaises lors de la guerre Russo-Japonaise : « Les navires (admis au bénéfice de « l'asile), ne peuvent à l'aide de ressources puisées à « terre, augmenter leur matériel de guerre, renforcer « leurs équipages, etc. (3). »

---

(1) *Times* 11 et 12 février 1904. Id., art. 4 ordonnance italienne du 6 avril 1864 sur la neutralité.

(2) *Le Moniteur belge*, 27 février 1901.

(3) Circulaire du Ministre de la Marine op. cit. *Journal officiel*, 27 février 1904.

Sans doute, ces deux puissances ont omis par ailleurs d'indiquer quels droits elles reconnaissent à l'Etat riverain sur la mer nationale et sur la mer littorale. Cependant, nous croyons que toutes deux, la France plus explicitement encore, établissent pour les eaux deux régimes bien distincts, l'un pour les ports et les rades, l'autre pour la mer littorale que cette dernière résume ainsi à la fin de sa déclaration : « 5° Il est interdit aux belligérants de se livrer à aucun acte d'hostilité dans toute l'étendue des eaux territoriales (4). » Cette défense étant la seule imposée aux belligérants sur ces eaux, la France semble reconnaître licites les autres actes qui y seraient accomplis.

Nous retrouverons fréquemment par la suite cette dualité d'opinions : doctrines anglaises d'un côté, doctrines françaises de l'autre.

La deuxième conférence de la paix semble plutôt incliner vers les doctrines anglaises, citons son texte art. 8 : « Un gouvernement neutre est tenu d'user des « moyens dont il dispose pour empêcher dans sa juridiction l'équipement ou l'armement de tout navire « qu'il a des motifs raisonnables de croire destiné à « croiser ou à concourir à des opérations hostiles « contre une puissance avec laquelle il est en paix. Il « est aussi tenu d'user de la même surveillance pour « empêcher le départ hors de sa juridiction de tout navire « destiné à croiser ou à concourir à des opérations « hostiles, et qui auraient été, dans ladite juridiction,

---

(1) Circulaire du Ministre de la Marine, op. cit. *Journal officiel*, 27 février 1904.

« adapté en tout ou en partie à des usages de guerre (1). »

Pour réprimer ces équipements illicites, divers moyens s'offrent à l'encontre de l'Etat neutre :

1° Les indemnités, en quelque sorte les dommages-intérêts du Droit International, dont il serait passible envers l'autre belligérant pour avoir toléré ou négligé d'empêcher de tels actes ; 2° les représailles qui peuvent être exercées contre lui au cas de refus d'indemnité, et à défaut d'arbitrage ; 3° En outre, pour ses ressortissants les peines et autres conséquences juridiques établies par la loi nationale (amendes, prison, confiscation) ; 4° et enfin l'exercice par le belligérant du droit de saisir et de confisquer les objets d'armement et d'équipement illicites dont ils s'emparent hors des eaux neutres.

## Section II. — Les réparations

*Distinction d'avec l'équipement. — Réparations de navigation permises. — Réglementation de l'Institut de Droit international et de la Conférence de La Haye. — Attitude de la France durant la guerre russo-japonaise. — Eaux littorales.*

Les navires de guerre moderne à l'armature compliquée, à la machinerie puissante sont des instruments de combat formidables (2). Leur robustesse est aussi la

---

(1) Act final de la deuxième conférence de la Haye R. D. I. L. C. 1907 p. 703 à 709, XIII convention concernant les droits et devoirs des neutres en cas de guerre maritime.

(2) Surtout depuis les cuirassés du type « Dreadnought » construits par les grandes puissances navales.

marque de leur faiblesse, ces monstres possèdent un organisme très délicat, et il n'est pas de longue navigation qu'ils entreprennent sans qu'il leur soit nécessaire de faire de fréquentes escales en cours de route pour réparer leurs avaries de toute nature.

En temps de paix, ils pourront, sans contrainte, s'arrêter et se réparer en port neutre. Mais la survenance d'une guerre ne modifiera-t-elle pas cette facilité, et le bâtiment, devenu belligérant, pourra-t-il continuer à effectuer ses réparations chez le neutre ?

Cette question est intimement liée à celle que nous venons d'étudier, nous dit M. Le Fur (2) qui est d'avis que la question des réparations fait corps avec celle des armements et des équipements.

Nous croyons qu'elle se rapproche davantage de celle du ravitaillement (vivres, eaux douces, charbon), que nous étudierons ensuite.

Les réparations comprennent, en effet, la fourniture des différents objets nécessaires à la remise en état du navire, le ravitaillement se compose d'autre part de tous les aliments nécessaires à la vie de l'équipage et du navire.

Réparations d'une part et ravitaillement de l'autre sont, à notre avis, les deux termes d'une même conception que nous traduisons ainsi : le navire belligérant a droit à la libre navigation. Dans ce but, il a le droit d'effectuer toutes les réparations et de se fournir de provisions de bouche qui lui seront nécessaires pour pouvoir tenir la mer.

---

(1) R. G. D. I. P. 1899, p. 216. *Chronique des faits internationaux*.

Nous refuserons donc à ce navire le droit de faire en port neutre toutes réparations qui ne seront pas strictement « réparations de navigation » et qui auront pour but d'augmenter la force combative du navire », c'est-à-dire les « réparations militaires ».

Les premières seront accordées dans la plus large mesure en raison de cette interdépendance qui unit les nations devant le danger commun : la mer.

Au contraire, les réparations militaires devront être refusées strictement, et la raison en est dictée par le devoir d'abstention.

Cette opinion a été consacrée par l'Institut de Droit international (session de la Haye 1898, article 42), et les déclarations de neutralité des grandes nations au cours des dernières guerres. Elle rallie aussi une importante majorité de la doctrine.

Mais là se borne l'harmonie, et faute d'avoir été suffisamment explicites, tous ces textes ont amené des difficultés d'application.

Tout d'abord le navire neutre pourra-t-il se réparer en port neutre, sans aucune limitation de temps, et séjourner dans ce but aussi longtemps qu'il lui plaira.

Certains pays, parmi lesquels le Japon (Déclaration de neutralité de 1898, art. 5), mesurent le délai de séjour pour se réparer à la distance du port national le plus proche.

Ce système après avoir posé en principe le droit à la réparation, le diminue étrangement en fait pour le supprimer totalement dans le voisinage des nations belligérantes, et cependant dans ces parages le navire aura tout autant besoin de réparations qui sont souvent

occasionnées par une longue navigation. Mais les partisans de ce système se réclament de l'égalité de services.

C'est sans doute en se basant sur cette opinion que les autorités espagnoles protestèrent auprès de la France du trop long séjour qui était accordé dans le port de Fort-de-France au croiseur américain *Harvard* pour se réparer.

Au début de la guerre russo-japonaise, les autorités danoises de Friedrikshafen refusèrent à un contre-torpilleur russe de réparer ses avaries.

Plus tard, la 1<sup>re</sup> division de l'amiral Rodjestvinsky fit un long séjour dans les eaux de Madagascar au cours duquel il lui fut permis d'effectuer des réparations. La conduite de la France en cette circonstance fut vivement critiquée par la presse japonaise et un savant auteur nippon, M. Nagaoka (1), y vit un manquement sérieux, par notre gouvernement, à ses devoirs de neutralité, par ce fait qu'à Djibouti et dans les eaux madégasques à Majunga, les réparations avaient eu lieu dans les chantiers de l'Etat.

C'est déplacer le problème. Voyons plutôt la nature des réparations effectuées par l'escadre russe.

Elles étaient occasionnées uniquement par le long parcours que venait de faire cette flotte. Elles étaient de pures réparations de navigation et devaient être permises, quelle que fût la personnalité Etat ou particulier de celui qui les accordait. La solidarité des nations

---

(1) R. G. D. I. P. 1905, p. 625 : *La guerre russo-japonaise au point de vue du droit international*.

en face du péril de la mer, qui est le fondement du droit aux réparations de navigation n'a que faire de cette distinction.

Nous estimons que la conduite de la France fut en cette circonstance au-dessus de tout reproche.

Ensuite, devra-t-on permettre toutes réparations de navigation sans distinction et le navire belligérant qui aura des avaries de navigation survenues au cours d'un combat naval, par exemple, sera-t-il autorisé à se réparer en port neutre ; en un mot, les réparations de navigation devront-elles être toujours admises, abstraction faite de leur cause ?

Nous pensons qu'ici la cause est primordiale (1), la réparation sera refusée parce que l'avarie résulte d'un fait de guerre et qu'il y aurait de la part de l'Etat neutre violation de son devoir d'abstention s'il autorisait un belligérant à effacer par des réparations fussent-elles des plus inoffensives, un avantage obtenu sur son adversaire à la suite d'un fait de guerre.

Aussi approuvons-nous la conduite des autorités allemandes qui n'accordèrent pas de se réparer dans le port de Kiao-Tchéou (2), au cuirassé russe *Czarewitch* qui, avec trois contre-torpilleurs, avait réussi à

---

(1) Nous verrons avec la question du charbon surgir un nouveau point de vue celui du *but* déjà entrevu pour l'enrôlement et l'équipement, qui ne doit pas être confondu avec la *cause*. Disons tout de suite que le but à l'encontre de la cause est indifférent de la solution à apporter et qu'il n'influera en rien, hostile ou non, sur le traitement à accorder au navire.

(2) Port chinois concédé à bail à l'Allemagne (convention du 6 mars 1898).

s'échapper de Port-Arthur (11 août 1904), non sans avoir subi des avaries de machines causées par des obus japonais.

*A fortiori* refuserons-nous le droit aux réparations au navire qui a subi des avaries dans ses éléments de combat à la suite d'un fait de guerre. Tolérée par le neutre, cette réparation aurait pour résultat l'augmentation de la force combative du navire, amoindrie par le combat, et constituerait de sa part une participation aux hostilités.

Mais si les seules réparations accordées aux bâtiments belligérants en port neutre doivent être celles de navigation et causées par la navigation, nous nous montrerons beaucoup plus large pour les eaux littorales neutres. Dans ces eaux, le navire neutre aura en principe, le droit de se réparer dans la plus large mesure.

Cependant le navire ne pourrait guère en ces eaux qu'effectuer des réparations de simple navigation, pour les avaries de guerre, il lui faudrait du matériel pour se réparer et la question de la livraison disparaîtrait de nouveau devant celle du transport. Or, ce matériel, ces ustensiles font partie des marchandises déclarées par *per se* « contrebande de guerre ».

Au surplus, la question des réparations en eaux littorales neutres est surtout théorique : il faut au navire de guerre, pour effectuer ses réparations, les bassins d'un port, et l'opération serait difficile sinon impossible hors de cet abri.

---

## CHAPITRE III

### LE RAVITAILLEMENT

---

#### Section I. — Vivres et eau douce

*Libre fourniture. — Origine récente. — Evolution de la doctrine vers la prohibition.*

Le ravitaillement pris dans sa plus large acception englobe tout ce qui est nécessaire à la vie de l'équipage, provisions de bouche, eau douce et même le charbon nécessaire à la vie de l'équipage. Mais pour ce dernier ce n'est pas sa fonction principale, le charbon est surtout aliment de navire, et sa fourniture sera étudiée séparément. Tenons-nous seulement ici aux fournitures de vivres et d'eau douce ; au ravitaillement pris dans son sens strict.

Ces fournitures admises dans la plus large mesure en temps de paix n'en gardent pas moins par la surveillance d'une guerre, leur caractère commercial. Elles

sont, en principe, étrangères à la marche des hostilités et doivent être permises. De plus, le devoir d'humanité prescrit aux hommes comme un devoir sacré de respecter la vie de leurs semblables (1), et le neutre aura le devoir de fournir aux belligérants ce qui en est le premier élément : la nourriture corporelle.

Aussi, les nations ont-elles été unanimes à consacrer cette libre fourniture. Cependant, certaines d'entre elles y ont apporté cette restriction qu'elle devait être faite non par l'Etat neutre, mais seulement par ses sujets.

Cette distinction ne s'impose nullement *à priori*, cependant nous la reconnaissons commode ; elle met à l'abri des suspicions, qui ne manqueraient pas de se produire, l'Etat neutre qui viendrait à fournir aux bâtiments d'un belligérant, largement et fréquemment les provisions tirées de ses magasins. Elle lui épargne aussi les reproches qui lui seraient faits par l'autre belligérant d'augmenter la résistance de son adversaire et de lui faciliter la continuation des hostilités.

Dans la doctrine, les anciens auteurs, Grotius, Bynkershoek, Vattel prohibaient la fourniture de vivres, d'eau douce, conditionnellement, en cas de disette.

Plus tard, elle était déclarée contrebande conventionnelle par Heffter (2) ; les publicistes anglais et américains la qualifiaient de contrebande « accidentelle-

---

(1) Il n'est que pour les combattants des deux nations belligérantes que cette règle souffre exception. De plus en plus la guerre apparaît comme laissant en dehors d'elle les sujets non combattants des Etats en guerre.

(2) HEFFTER, § 160.

ment », selon les circonstances, ce qui veut dire pour les uns « d'après l'intérêt du belligérant », pour les autres « d'après la destination supposée à un usage belliqueux (1). »

La liberté de fourniture des provisions de bouche est de date récente ; jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, on vit des Etats neutres confondant la question des fournitures, que nous étudions, avec celle du transport, interdire d'une façon générale comme contrebande de guerre ces moyens ordinaires de subsistance. Cette conception se continue encore sous la Révolution française, où des persécutions excessives étaient exercées contre les fournitures et transports de vivres et de céréales. Mais devant les réclamations de plus en plus fréquentes des neutres, l'interdiction cessa. Elle réapparut peu de temps après. Lors des guerres du Consulat et de l'Empire, les vivres furent continuellement proclamés contrebande de guerre, par les nations en lutte : la France, l'Angleterre, la Russie.

Mais cette doctrine prohibitionniste faiblissait chaque jour, l'Angleterre la maintenait encore durant la guerre de Crimée. Elle ne compte plus aujourd'hui d'adeptes parmi les peuples civilisés.

La doctrine moderne est unanime à admettre la liberté de cette fourniture.

Mais de ce que cette fourniture est libre, il ne s'ensuit pas qu'elle doit être faite sans mesure : liberté n'est pas licence.

Il est de règle en neutralité, nous le verrons, qu'un

---

(1) KENT, p. 359 et suivantes.

navire de guerre admis à séjourner en port neutre ne peut, en aucun cas, utiliser son séjour à augmenter sa force combattive. Or, les approvisionnements en vivres, eau douce, venant à dépasser une certaine limite, doivent être envisagés comme augmentant la puissance du bâtiment belligérant.

Cette idée nouvelle que la pratique a mise en évidence, a fortement battu en brèche la liberté de fourniture jusqu'alors tolérée. Et sous la poussée des Etats, l'Institut de Droit international dans sa session de La Haye (août 1898) en a décidé ainsi. « L'art. 42-4 du projet de règlement décide qu'il ne sera fourni aux navires de guerre belligérants « de l'eau, du charbon, « des vivres et autres approvisionnements qu'en quantité suffisante pour atteindre le port national le plus « proche ».

Ce fut la solution adoptée pendant la guerre hispano-américaine par nombre de nations : Japon (1), Pays-Bas (2), Haïti (3), Brésil (4). Et en précisant encore, cette dernière n'accordait un second ravitaillement dans un autre de ses ports qu'en cas de force majeure, ou si le navire venait à revenir après un délai raisonnable, qui permettrait de croire qu'il avait déjà quitté les côtes du Brésil et qu'il revenait dans un nouveau voyage. Nous reviendrons sur ce point au sujet de la fourniture de charbon.

---

(1) R. G. D. I. P., 1898. Documents, p. 31.

(2) Id., p. 33.

(3) Id. p. 26.

(4) Art. 9. Documents, p. 2 et suiv.

Dans un même esprit de limitation, la France dans cette même guerre stipulait « qu'il ne peut être fourni à ce navire dans les ports d'un belligérant que les vivres et approvisionnements nécessaires à la subsistance de son équipage (1) », l'Angleterre, l'Italie, le Portugal et la Russie avaient pris des dispositions analogues (2).

Cette limitation tenait surtout sa raison d'être dans la crainte manifestée par ces nations de voir la livraison de ces provisions de bouche dépasser ce qu'elles envisageaient comme une juste mesure, et devenir ainsi un moyen détourné d'en effectuer le transport, bien que ce transport ne soit pas en principe considéré comme un acte de contrebande de guerre, et par conséquent en lui même illicite.

Mais ces Etats en apportant une limitation au ravitaillement, ont entendu ne pas confondre ces deux questions, et réserver intacte leur liberté d'appréciation sur le transport.

D'autres nations se sont abstenues de régler cette question, semblant incliner par là vers la liberté complète ; seule la Colombie l'avait expressément formulée (3).

C'est pourquoi l'on s'explique difficilement la conduite du Mexique, qui dans la guerre hispano-américaine, saisit dans ses ports des navires de commerce espagnols, chargés de vivres, sous le prétexte que ces vivres

---

(1) R. G. D. I. P. 1898. Doc. p. 18, art. 3.

(2) Ibid., pages 27-29-33-35.

(3) R. G. D. I. P. (1898). Documents, p. 5.

étaient destinés à ravitailler l'armée espagnole de Cuba. A juste raison, l'Espagne protesta contre cette mesure qui apparaissait d'autant plus vexatoire que rien ne semblait l'autoriser dans la Déclaration mexicaine.

Le gouvernement américain de son côté se plaignit des fournitures faites par certains Etats neutres, et notamment par l'Angleterre qu'il accusait de favoriser le ravitaillement en vivres de l'armée espagnole à Cuba.

Les autorités anglaises, à qui le consul américain à Kingston, transmitt ces doléances, répondirent justement que la vente des vivres était en elle-même parfaitement licite, que tout au plus, les Américains pouvaient-ils considérer comme un acte de contrebande de guerre le transport de ces vivres à destination d'une armée ennemie, ou comme une tentative de violation de blocus, pour les parties bloquées de la côte cubaine et les confisquer, pour l'un ou l'autre de ces motifs quand ils auraient réussi à s'en emparer. Dans tous les cas le gouvernement américain n'avait nul droit de rendre responsable le gouvernement anglais d'un fait qui ne pouvait être considéré comme une violation de la neutralité.

La dernière Conférence de la Paix, a consacré la tendance à la limitation, et a décidé que « les navires « de guerre belligérants ne peuvent se ravitailler dans « les ports et rades neutres que pour compléter leur « approvisionnement normal du temps de paix (1). »

---

(1) Convention relative aux droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime, art. 19. R. D. I. L. C. 1907, p. 705.

Nous souscrivons à cette formule heureuse, qui reflète l'idée que le droit de la guerre doit s'inspirer du droit de la paix partout où les nécessités de la lutte le permettent.

Répétons ici que cette fourniture sera accordée sans limitation dans les eaux littorales neutres, mais qu'ici encore à côté de la question de la livraison interviendra celle du transport de ces provisions.

## Section II. — Charbon

*Importance capitale. — Historique : guerre de sécession. — Traité de Washington. — Les règles anglaises de 1862. — Guerre hispano-américaine. — Guerre russo-japonaise. — Evolution de la doctrine et de la pratique dans un sens restrictif. — La nouvelle théorie anglaise du refus de charbon. — Idées de M. Lawrence. — Leur réfutation. — Le système français. Son adoption. Opinion de la 2<sup>e</sup> Conférence de La Haye. — Eaux littorales. — Conclusions. — Les fournitures de charbon faites par la France durant la guerre russo-japonaise, leur justification.*

Le charbon est surtout l'aliment de la chaudière (1).

A premier examen, il semblerait que la fourniture du charbon au bâtiment belligérant doive être reconnue libre et accordée par le neutre aussi largement que les vivres à l'équipage.

---

(1) La fourniture du charbon nécessaire à la vie de l'équipage fait partie des approvisionnements dont il vient d'être parlé.

Il n'en est rien, et à l'heure actuelle, elle est très diversement interprétée par les nations, vivement discutée chez les auteurs (1).

Le problème de la livraison du charbon en eaux neutres est d'origine assez récente (guerre de Sécession) et depuis son apparition il n'a cessé de passionner les nations, d'occuper la doctrine. Il est appelé à jouer un rôle capital dans les guerres maritimes de l'avenir.

Depuis que la navigation à vapeur, en effet, a remplacé la navigation à voiles, (milieu du xix<sup>e</sup> siècle), le charbon est apparu comme un facteur essentiel de la vie sur mer « par sa nature, il est non pas un instrument de « guerre mais un aliment pour la route, et depuis les « applications de la vapeur à la propulsion des navires « il est devenu ce qu'était autrefois le vent : le complément naturel de la mer (2). »

Le problème a pris toute son acuité lors des dernières grandes guerres navales : la guerre hispano-américaine et la guerre russo-japonaise.

La guerre de Sécession le présentait déjà dans toute sa force, et bien que les événements, les incidents au cours desquels il fut posé, n'eurent qu'un faible retentissement à côté des « Alabamas Claims » elle fit ressortir nettement qu'il devenait nécessaire de réglementer la fourniture de charbon.

Certes, cette guerre se présentait sous un jour particulier : aucune des deux parties en lutte, ni les Etats

---

(1) Quelques-uns d'entre eux vont même jusqu'au refus total du charbon.

(2) Dr Liepmann. Der Kieler Hafen im Seekrieg.  
Voir R. D. I. L. C., 1905, page 789.

nordistes, ni les Etats sudistes n'avaient adhéré à la déclaration de Paris (1856) portant abolition de la Course.

Aussi, vit-on dès le début des hostilités, les Nordistes, supérieurs sur mer, parce que possédant une flotte déjà constituée, venir bloquer les ports des Etats confédérés du sud. Ceux-ci, ne pouvant plus armer dans leurs propres ports, se virent contraints, d'une part à acheter ou à faire construire leurs navires dans les ports neutres, d'autre part à approvisionner ces navires, qu'elle qu'en fut la provenance dans les eaux neutres de tout ce qui leur était nécessaire et en particulier de charbon. Le problème se posait alors entier.

Les puissances n'avaient sans doute pas attendu ces événements pour se demander si leur devoir de neutralité, une guerre échéant, ne leur imposerait pas une limitation à une libre fourniture de charbon, mais cette question n'était-elle encore envisagée que comme une simple hypothèse.

L'Angleterre, dès le début n'avait nullement dissimulé sa sympathie pour les Sudistes (1).

Durant les hostilités, son indulgence envers les navires sudistes qui venaient relâcher et s'approvisionner dans ses eaux (2), en fut aussi le meilleur témoignage.

---

(1) Elle le fit d'abord voir par son empressement à reconnaître par sa déclaration de neutralité, la qualité de belligérants à ces Etats.

(2) Durant cette guerre, nombreux furent les cas de relâche de ses navires dans les ports de la Grande-Bretagne en vue de s'y approvisionner de charbon : le *Sunter*, croiseur équipé chez les Sudistes après avoir fait du charbon dans les ports espagnols

Devant de telles facilités, le gouvernement de Washington protesta auprès de l'Angleterre. C'est alors que celle-ci édicta ses instructions restées célèbres, du 31 janvier 1862 : « Aucun vaisseau de guerre ou corsaire de l'un des belligérants ne sera ci-après autorisé « dans les ports, rades ou dans les eaux soumises à la « juridiction territoriale de Sa Majesté à prendre aucuns subsides, à l'exception des vivres et autres choses qui peuvent être nécessaires à la subsistance des matelots et à l'exception de la quantité de charbon suffisante pour conduire ce navire jusqu'au port le plus proche de sa propre contrée ou à une destination plus rapprochée, mais sans qu'il en soit de nouveau fourni à ce navire ou corsaire dans le même ou dans tout autre port, rade ou territoire maritime de S. M. sans une permission spéciale, jusqu'à l'expiration d'un délai de trois mois après sa dernière prise de charbon dans lesdites eaux. »

Formulées pour la première fois les deux règles dites, « règle des trois mois » et « règle du port le plus proche » furent depuis la loi d'un grand nombre de

---

et hollandais arrive (30 juillet 1861) à l'île anglaise de la Trinité où il se combla de charbon. Le 30 août suivant, le *Nashville* croiseur confédéré, s'échappe de Charleston avec une très faible quantité de charbon. Il va se charger à Port-Saint-Georges (Bermudes) d'une forte quantité (4 novembre) avec laquelle il traversa l'Atlantique et arrive à Southampton (21 novembre) où il se répare et charbonne. Puis il quitta ce port le 4 février 1862 arriva le 20 aux îles Bermudes où le charbon lui fut refusé sur l'ordre envoyé du comte Russel aux lords commissaires de l'amirauté. Cependant une ample quantité de charbon lui fut fournie par un navire anglais le *Mohawh*.

puissances qui les adoptèrent dans leurs déclarations de neutralité.

Mais la sympathie de l'Angleterre pour les Sudistes qui se manifestait si ouvertement devait maintes fois par la suite lui faire violer ses propres instructions. La règle du port le plus proche ne fut pas respecté à Nassau (25 janvier 1863) à la Barbade (24 février 1863) par le Florida (ex Oreto); celle des trois mois fut méconnue à la Barbade par le même Florida, et par le célèbre « Alabama » au cours de sa longue carrière aventureuse à Cape-Town et à Singapour.

Durant toute cette période, subsista seule la règle que les vaisseaux belligérants ne pourraient obtenir dans les ports d'un Etat neutre le charbon fourni par l'Etat jusqu'à la fin de la guerre.

Aussi accessoirement à la question du lancement dans les eaux neutres des navires construits en port neutre, la question des subsides de charbon (*supplies of coal*) dans le cas du Florida, de l'Alabama, du Shenandoah, du Sunter et du Nashville, put-être confiée par le traité de Washington qui mettait fin à la lutte, à l'arbitrage de Genève et retenue par la sentence du 14 septembre 1872.

Le traité de Washington (1871) intervenu entre l'Angleterre et les Etats-Unis à la suite de la guerre, et après lui le Tribunal arbitral de Genève, rattachèrent la question du charbon au principe de la neutralité, en vertu duquel les eaux neutres ne devaient pas servir de base d'opérations aux navires belligérants (1) et refusèrent

---

(1) Règle de Washington, de Martens, op. cit. p. 699.

en conséquence d'admettre la fourniture de charbon comme pouvant *per se* constituer un grief de nature à entraîner la responsabilité du neutre.

L'Angleterre sortait indemne de ce débat. Durant la guerre de 1870 (1) elle se montra particulièrement rigoureuse : 1° Elle refusa, appliquant la règle du port le plus proche, à une expédition française de s'approvisionner chez elle en vue d'une croisière dans la Baltique ; 2° elle permit l'exportation de la houille mais seulement par des navires de commerce et à destination directe d'un port déterminé. C'était un resserrement des règles de 1862 qui tendait à interdire en fait la fourniture de charbon au bâtiment belligérant.

La guerre hispano-américaine qui fut presque uniquement une guerre navale remit la question du charbon à l'ordre du jour. Dans sa déclaration de neutralité (20 avril 1898) l'Angleterre fit revivre intégralement ses règles de 1862 (2). D'autres puissances tout en s'inspirant des règles anglaises n'admirent pas dans leurs déclarations la double limitation : Les Pays-Bas (3) y insérèrent la règle du port le plus proche, la Belgique, la Chine (4), celle des trois mois.

Mais d'autres puissances au premier rang desquelles

---

(1) Note du 15 décembre 1870 de Lord Granville au comte Bernstoff, ambassadeur de Prusse à Londres.

(2) Id. Danemark (4 mai 1898). Doc. p. 6. Japon (30 avril 1898). R. G. D. I. P. (1898). Doc. p. 30.

(3) Op. cit. id. p. 33.

(4) Op. cit. id. p. 1 et 4.

figurent les grandes nations latines, la France (1), Italie (2), se rapportant aux usages internationaux, n'accordèrent le charbon que dans la mesure nécessaire à la sécurité de la navigation.

Quelques mois plus tard, dans son règlement sur le régime légal des navires et de leurs équipages dans les ports étrangers dans sa session de La Haye, l'Institut de Droit international adoptait la solution anglaise : « Art. 42. — Un refuge contre un péril de mer n'est donné aux navires belligérants que pour la durée du danger ; on ne leur fournit de l'eau, du charbon, des vivres et autres approvisionnements analogues qu'en la quantité nécessaire pour atteindre le port national le plus proche (3). »

La formule du port le plus proche, sanctionnée par l'Institut de Droit international, est aussi admise par nombre de nations. Quelle était sa signification ?

C'est alors que disparaissait le bel accord : certaines nations entendaient le port le plus proche le premier port étranger que rencontre le navire au sortir de ses eaux, ainsi la Colombie (Déclaration du 2 mai), art. 3 :

« Le neutre doit empêcher... l'embarquement de charbon sur des bâtiments desdites forces (belligérantes) à moins qu'il ne soit certain que le bateau en est déjà pourvu et qu'il reçoit seulement en réalité la quantité de charbon strictement nécessaire pour terminer

---

(1) Instructions ministérielles 26-27 avril 1898 id. p. 18.

(2) Déclaration 25 avril 1898. Id. p. 28.

(3) *Annuaire de l'Institut*. T. XVII, pages 273 et suivantes.

« la traversée jusqu'au port étranger le plus voisin (1) ».

Mais encore faudrait-il compléter la formule et dire que le navire sera admis à terminer son voyage jusqu'au port étranger le plus proche dans le sens de sa destination (2).

Mais l'opinion dominante était tracée par les règles anglaises et par l'Institut de Droit international qui entendaient par là « le port le plus proche de sa propre contrée (3) ».

Et cependant, cette règle, malgré sa simplicité apparente, elle donna lieu, durant la guerre hispano-américaine à une divergence d'interprétation entre l'Espagne et l'Egypte au sujet de la flotte de l'amiral Camara se rendant d'Espagne aux Philippines, à qui le gouvernement du khédivé refusa du charbon pour aller dans les sens de sa destination, arguant que le port national le plus proche se trouvait être un port d'Espagne. L'amiral se soumit. Il n'en est pas moins vrai que le gouvernement égyptien avait outrepassé ses droits et que l'on

---

(1) Id. R. G. D. I. P., 1898, Doc., p. 5.

(2) Ce que la déclaration du Brésil exprime ainsi :

« Les navires belligérants prendront du combustible uniquement pour la continuation du voyage... Au navire qui aura reçu une fois du combustible dans un de nos ports, on ne mettra pas de nouvel approvisionnement, si ce n'est quand il se sera écoulé un délai raisonnable qui fasse croire que ledit navire est revenu après avoir accompli son voyage à un port étranger. » R. G. D. I. P., 1898, Doc., p. 1 à 4.

(3) Japon, Haïti, Pays-Bas, Danemark. *Institut de Droit international*.

doit considérer dans la fourniture du charbon la destination du navire et le sens de sa marche (1).

Telle était la situation avec les deux grands courants d'opinions lorsqu'éclata, en 1904, la guerre russo-japonaise : d'une part, une réglementation très large dont les règles françaises sont le prototype, assimilant la fourniture de charbon au ravitaillement et l'accordant librement pour les besoins de la navigation.

De l'autre, la théorie anglaise qui sous des apparences de liberté, tend par les limitations imposées à restreindre la fourniture du charbon.

Cette guerre survenue entre deux puissances maritimes, va sous la poussée des événements déterminer une accentuation de la doctrine anglaise, à un point tel qu'elle aboutira au refus total du charbon.

Au début des hostilités, presque toutes les puissances maritimes renouvelèrent leurs déclarations de 1898, mais bientôt apparut la proclamation du khédive égyptien (12 février 1904), qui était le premier pas dans la voie nouvelle du refus du charbon. Avec plus de netteté et de rigueur que jamais cette proclamation limitait la quantité de charbon qui pouvait être fournie aux belligérants, citons-la :

« Désormais aucun navire de guerre des puissances  
« belligérantes ne pourra faire du charbon avant d'a-  
« voir obtenu des autorités compétentes une *autorisa-*  
« *tion écrite* spécifiant la quantité de charbon qui peut

---

(1) Si cette doctrine de l'Égypte avait été admise par les puissances neutres, il n'y aurait plus eu pour les nations en guerre de croisières possibles.

« être fournie (suivant la règle du port le plus proche  
« mentionnée précédemment). Les autorités du port  
« ne donneront semblable autorisation qu'après avoir  
« obtenu de l'officier commandant le navire une déclara-  
« tion renfermant l'indication de la destination du  
« navire et la quantité de charbon à bord ».

Venait ensuite le modèle de la déclaration que devra signer le commandant du navire :

« Je..., commandant le navire de guerre..., au service  
« de S. M. Impériale, empereur de... déclare sur l'hon-  
« neur, par la présente que la quantité de charbon  
« actuellement à bord du navire sous mon commande-  
« ment ne dépasse pas... tonnes, et je m'engage sur  
« l'honneur que le navire sous mon commandement  
« après avoir quitté le port de... procédera immédiate-  
« ment et par la route directe vers le port de... (1). »

C'était là un premier rétrécissement des deux règles anciennes qui se présentait, à la vérité, sous une forme assez captieuse. Les règles de 1862, en effet, ne fournissaient qu'un moyen d'appréciation, une sorte de base de calcul permettant au neutre de reconnaître à partir de quel moment la fourniture de charbon par lui faite au belligérant pouvait être jugée comme une assistance à caractère hostile. Pour les autorités égyptiennes de 1904, elles ne sont plus, purement indicatives, elles sont devenues impératives.

Pour obéir aux autorités égyptiennes, et pour ne pas manquer à sa parole, le belligérant doit se rendre « en droiture » à la « destination qu'il a désignée », c'est la

---

(1) R. G. D. I. P. (1904), Doc., p. 11.

condition *sine qua non* de la fourniture de charbon qui lui est accordée.

Malgré l'emploi de toutes ces précautions « la nouveauté de cette règle était si forte, dit M. de Lapradelle (1), que dans les proclamations subséquentes, comme celles du Danemark (27 avril 1904), Suède et Norvège (30 avril 1904), elle ne fut pas reproduite (2) ».

Plus tard, le 12 août 1904, le gouverneur de Malte, Sir Ch. Manfield Clarck, publie une proclamation où après avoir rappelé les termes de sa précédente déclaration et leur utilité, il ajoute :

« Nous donc, au nom de S. M., ordonnons que la  
« règle n° 3 précitée de la proclamation n° 1 du 12 fé-  
« vrier 1904, relative à la quantité de charbon qui peut  
« être accordée aux vaisseaux de guerre belligérants,  
« dans les ports anglais, durant la présente guerre  
« (quantité nécessaire pour conduire le navire jusqu'au  
« port le plus proche de sa propre nation, ou à une  
« destination plus rapprochée) ne doit pas être entendue  
« comme s'appliquant au cas d'une flotte belligérante  
« se dirigeant, soit sur le théâtre de la guerre, soit sur  
« toutes positions en route, dans le but d'intercepter  
« les vaisseaux neutres soupçonnés de transporter de la  
« contrebande de guerre, et que cette flotte ne doit pas  
« être autorisée à faire en aucune manière usage des

---

(1) La nouvelle thèse anglaise du refus de charbon. R. G. D. I. P., 1904, p. 531 et suiv.

(2) Cependant ces dernières déclarations n'étaient pas suspectes de modérantisme, puisqu'elles fermaient certains de leurs ports aux navires de guerre des belligérants. R. G. D. I. P., 1904, p. 10 et 14.

« ports, rades ou eaux soumises à la juridiction de  
« S. M., dans le but de charbonner, ni directement  
« au rivage, ni indirectement au moyen de charbon-  
« niers accompagnant cette flotte, ni de vaisseaux de  
« cette flotte qui se présenteraient eux-mêmes dans ces  
« ports ou ces rades, ou dans lesdites eaux en même  
« temps ou successivement.

« Et 2° que la même pratique doit être suivie par  
« rapport aux vaisseaux de guerre isolés procédant en  
« vue des opérations de guerre telles qu'elles ont été  
« ci-dessus définies (1). »

Cette proclamation qui partait d'une des plus importantes stations de charbon (Coalings-stations) de l'Angleterre, reconnaissait cependant le droit au charbon pour le navire belligérant paralysé par détresse ou par accident.

Cette proclamation était très nette, et si elle empruntait le caractère d'une mesure d'exception, c'était en vue de la résistance que l'Angleterre craignait d'y voir apporter par les autres nations.

Cette théorie qui venait de prendre pied parmi les nations, avait trouvé auparavant en M. Lawrence, professeur à l'Université de Cambridge, un ardent protagoniste (2).

Imbu à l'origine des anciennes règles de 1862, dont il reconnaît la valeur traditionnelle et l'apparente lo-

---

(1) Journal le *Times* du 23 août 1904.

(2) Conférences et *War and Neutrality in Far East*, 2<sup>e</sup> édit., 1904.

gique (1), il lui semblait difficile pour l'Angleterre au premier abord d'interdire la livraison d'une marchandise dont elle admettait le transport.

Puis revenant sur son idée première, l'auteur soutient que la thèse du refus du charbon est parfaitement conciliable avec le charbon non contrebande de guerre *per se*, et de là, il préconise la thèse du refus de charbon (2).

Elle est trop grosse de conséquences pratiques et juridiques pour que nous n'en examinions pas le détail.

L'argumentation de M. Lawrence repose sur une confusion qu'il fait entre les objets destinés au combat, à la lutte et ceux qui servent à la navigation.

Il part, en effet, du principe incontesté que le neutre ne doit fournir aucune aide (3) au belligérant, et il cherche à démontrer que la fourniture de charbon a le caractère d'une aide et doit être par conséquent interdite.

« Le charbon, dit-il (4), est devenu beaucoup plus

---

(1) L'Angleterre n'avait pas, comme la Russie, classé le charbon comme contrebande de guerre *per se*, et persistait dans ses déclarations faites au Congrès de Berlin (1884), elle continuait à considérer que seul le charbon à destination d'une force navale ennemie était contrebande de guerre.

(2) Id. M. HOLLAND. — Déclaration à l'Académie britannique. Lettre de l'amiral de Horsey au *Times* (27 octobre 1904).

(3) Et par aide, il entend tout acte susceptible d'impliquer pour le neutre une immixtion plus ou moins directe dans les hostilités.

(4) Op. cit., pages 126 et suivantes.

« important qu'il ne l'était en 1862. Sans lui un vais-  
« seau de guerre n'est qu'une souche inutile. Il est aussi  
« essentiel pour le combat que les munitions, et beau-  
« coup plus essentiel pour la chasse ou la fuite. »

Et il déduit de là « que la fourniture de charbon est  
« une aide au véritable sens puisqu'elle procure au  
« belligérant un énorme avantage sans lequel il ne  
« pourrait pas combattre. »

Sans doute, il serait osé de nier l'importance prise  
actuellement par le charbon, mais faut-il pour cela pré-  
tendre que la fourniture de charbon, est aussi cou-  
pable qu'une fourniture d'armes ?

De plus, il est vrai, que la fourniture en est faite en  
vue du combat comme celle des armes et munitions,  
mais tandis que cette dernière fourniture est essentiel-  
lement militaire, destinée principalement à servir à la  
lutte, celle de combustible, au contraire, a pour but  
immédiat de pourvoir à la navigation du bâtiment. Le  
charbon chargé chez le neutre sert au navire pour sa  
navigation, pour l'entretien de ses chaudières comme  
les provisions de bouche pour son équipage ; il est fait  
dans un but pacifique, dans l'intention de permettre  
au navire ou à l'escadre des belligérants de tenir la mer  
jusqu'à son prochain port ou une rade neutre. C'est  
sur cette hypothèse que repose, en effet, la règle du  
port le plus proche.

Mais exceptionnellement le charbon embarqué chez  
le neutre pourra être fait en vue du combat, par  
exemple à un navire en croisière, à un corsaire. En ces  
cas, l'opération cesserait d'être présumée innocente.  
C'est en vue de la lutte, de la poursuite spécialement,

que le navire en guerre s'approvisionne de charbon, l'opération cesse alors d'être innocente et le droit au charbon tombe.

Quelques déclarations refusent le charbon aux navires opérant des croisières, aux corsaires (1).

C'est de la confusion faite entre ces deux livraisons, pensons-nous, qu'est née l'hostilité manifestée dans certains milieux contre le droit au charbon innocent.

Et en vue de distinguer les deux hypothèses différentes, la note égyptienne (2) subordonne l'autorisation de faire du charbon à une déclaration préalable faite par le commandant du navire de la destination de son bâtiment. Cette déclaration, faite sur l'honneur, sera garante envers le neutre que le navire choisira la route directe menant au port de sa destination et ne s'en détournera pas pour croiser « donner la chasse à des navires ennemis ».

Mais nous nous séparons des autorités égyptiennes lorsqu'elles entendent par cette déclaration interdire au navire ravitaillé de s'arrêter en cours de route pour combattre un navire ennemi rencontré, ou poursuivre un vaisseau aperçu.

Nous rejetons la théorie du charbon « arme de combat. » Depuis l'invention des bateaux à vapeur, le char-

---

(1) Décl. Brésil, 1898. R. G. D. I. P., 1898.

« Sera prohibé l'approvisionnement en charbon pour les navires qui parcourent les mers voisines du Brésil pour s'emparer des embarcations de l'ennemi ou pratiquer quelque autre genre que ce soit d'hostilités ».

(2) 10 février 1904. Voir plus haut.

bon est devenu ce qu'était autrefois le vent : le complément naturel de la mer, l'instrument de navigation. A-t-on jamais osé prétendre que le vent était arme de combat ? Et d'ailleurs, il ne faudrait pas en rester là : si l'on estime que le charbon est arme de combat, on devra en dire autant de l'eau, indispensable aux chaudières, et de tout ce qui sert à la subsistance de l'équipage : vivres, eau douce, etc.

Le charbon est un moyen de locomotion, et si on n'a pas à en limiter ni *a fortiori* à en prohiber la fourniture, on peut la réglementer.

De plus, dans la thèse de M. Lawrence, dans ses arguments, il y a un certain illogisme. Si l'on condamne la fourniture de charbon, comment justifiera-t-on la fourniture de vivres et d'eau douce nécessaire à l'alimentation de l'équipage ?

Dira-t-on qu'il y a dans la fourniture de vivres une raison d'humanité qui n'intervient pas dans la fourniture de charbon ? Non, car le navire n'ayant plus de charbon est en pleine détresse comme le marin n'ayant plus de vivres. L'Angleterre qui admet ces fournitures le comprend et n'a jamais osé prétendre que la vie du marin, but de la fourniture de vivres est un élément de combat. Le charbon est au navire ce que les vivres sont au marin. C'est l'opinion dominante en doctrine et M. Kleen fait rentrer le manque de charbon dans le cas de détresse et après lui l'Institut de Droit International, dans son Règlement de 1898, l'a admis :

« La concession d'asile aux belligérants dans les  
« ports neutres doit être limitée aux véritables cas de  
« détresse par suite de . . . . manque de moyens  
« d'existence ou de locomotion (eau, charbon,  
« vivres) (1). »

Une autre raison de M. Lawrence est qu'il craint que les deux belligérants n'en ayant pas un égal besoin, la règle de l'impartialité ne soit ainsi violée.

C'est là confondre le devoir pour le neutre d'offrir aux belligérants les mêmes facilités, et le fait pour l'un d'eux de n'en pas user ou d'en user d'une façon inégale à son adversaire.

L'argument provient d'une interprétation fausse de la notion d'impartialité.

L'inégalité réside non pas dans la fourniture, mais dans les usages que peut en faire chaque belligérant.

Comme l'objecte M. de Lapradelle (2) :

« La neutralité ne doit pas faire à l'un des belligé-  
« rants une autre condition qu'à l'autre, mais la nature  
« peut faire qu'entre eux les possibilités d'user des  
« mêmes conditions soient différentes. Si les neutres  
« devaient modifier leurs droits toutes les fois que ces  
« conditions changent, il n'y aurait plus de droit de la  
« neutralité. »

Là n'est pas la question, elle réside dans le fait de savoir si cette livraison est contraire au droit de la neutralité. Or, il est du droit de la neutralité de ne

---

(1) Art. 42 précité.

(2) DE LAPRADELLE, *op. cit.*, p. 553.

fournir aucune aide, nous dit M. Lawrence, nous avons déjà fait litière de cet argument.

Enfin, on peut répondre à M. Lawrence qu'en permettant aux belligérants de s'approvisionner dans ses eaux, le neutre ne lui donne pas, à proprement parler, une assistance, il laisse seulement les particuliers, ses ressortissants, vendre leur charbon aux navires en relâche chez lui.

Il y a lieu de reproduire ici la distinction faite déjà, à propos du ravitaillement, entre le charbon fourni par l'Etat et celui livré par ses ressortissants. Il doit être interdit à l'Etat de fournir au belligérant le charbon de ses arsenaux, entrepôts ou docks, tout comme il lui est défendu de prêter son sol au belligérant pour y établir des dépôts de charbon. Cette fourniture faite par lui pourrait être considérée comme une aide au belligérant, une ingérence dans les hostilités, mais de là, il ne faudrait pas induire à défendre aux particuliers de vendre leur charbon, c'est la différence qui existe entre faire et laisser faire (1).

---

(1) A propos d'un traité récent conclu entre l'Allemagne et l'Espagne se pose une intéressante question relative à l'autorisation que peut donner un Etat à un autre Etat d'établir sur son territoire des dépôts de charbon. En 1899, l'Allemagne a acheté à l'Espagne les îles Carolines et Palaos. Un précédent traité de 1885 autorisait l'Allemagne à établir une station navale et un dépôt de charbon dans ces îles. Il y avait là établissement d'une véritable servitude à la charge de l'Espagne et au profit de l'Allemagne. Le traité de 1899 ayant fait passer sous la domination germanique ces îles, cette servitude s'éteignait par confusion. Mais en cédant ces îles, l'Espagne s'est réservée d'établir un dépôt de charbon pour la marine de guerre et de commerce dans l'archipel des Carolines, un autre dans les Palaos, et un

La nouvelle doctrine anglaise ne fait pas de distinction, et condamne non seulement la fourniture de charbon accordée par les particuliers dans les ports neutres, mais encore le charbonnage en eaux neutres,

---

troisième dans l'archipel des Mariannes, dépôts qu'elle pourra conserver même en temps de guerre. Cette concession de dépôts de charbon consentie à l'Espagne par le Gouvernement allemand n'est en somme qu'une modalité du traité de cession de 1899. Or, il est de règle que ne sont pas résolues par l'état de guerre les conventions qui ont pour but d'établir un état de choses permanent tels que les traités de cession de territoire. Mais il convient d'observer qu'en fait l'Espagne luttant contre l'Allemagne n'aura guère la possibilité d'user de la concession que lui reconnaît l'accord de 1899; elle ne pourra en profiter que si elle occupe victorieusement les îles en question. Une autre conséquence non moins intéressante ressort de cette concession: l'Espagne pourra prendre du charbon dans les îles allemandes des Carolines, des Palaos et des Mariannes, alors même qu'elle serait en guerre avec un Etat étranger. L'Allemagne en laissant ainsi les Espagnols pénétrer sur son territoire ne méconnaîtrait-elle pas les devoirs de la neutralité vis-à-vis de l'Etat étranger adversaire de l'Espagne?

Manifestement oui quand bien même cette assistance serait donnée en vertu des clauses expresses d'un traité antérieur à la guerre. Et cependant, il est à remarquer que c'est surtout en cas de guerre qu'une station charbonnière sera particulièrement utile à l'Etat qui l'aura stipulée. Comment concilier l'intérêt qu'un Etat peut avoir à acquérir un dépôt de charbon, avec les obligations du droit de la neutralité? Pour rester fidèle à ces obligations, pour observer scrupuleusement le devoir d'abstention neutre, il faudrait que la concession d'un dépôt de charbon ne fût pas limitée à un simple droit pour un Etat de prendre du charbon sur le territoire d'un Etat étranger, mais qu'elle impliquât de la part de cet Etat étranger la concession du territoire même affecté au dépôt de charbon. Ce serait là le moyen d'éviter des difficultés pour l'avenir. C'est dans cette voie que s'orientent les stations d'Europe qui établissent des dépôts de charbon en Afrique principalement.

c'est-à-dire à moins de 3 milles d'après la règle admise alors, et aujourd'hui à moins de 6 milles, au moyen de charbonniers même appartenant aux belligérants.

Et pourtant dans ce cas l'aide fournie par le belligérant est réduite à son minimum : l'assistance réside seulement à laisser le belligérant se servir de l'abri offert par ses côtes. Sans doute, le neutre pourrait empêcher même cette légère assistance, il exerce sur ces eaux un droit de protection qui lui permettrait dans certains cas d'interdire cette fourniture. Mais est-il de son devoir d'en user ? Non, il y a ici un *a fortiori* : le caractère hostile de la fourniture en ports neutres n'étant pas contesté à plus forte raison devant l'assistance par trop minime donnée par le neutre dans le cas de charbonnage au moyen de transports, l'interdiction est encore moins justifiable..

Alors comment faire du charbon d'après la doctrine anglaise ? Les navires belligérants doivent recourir au charbonnage en haute mer, à la manœuvre délicate du « temperley ». L'opération est d'assez longue durée, et nécessite pour réussir, deux grandes journées, un temps calme. De plus, elle oblige la flotte qui y recourt à se faire accompagner de bâtiments lourds, et partant peu rapides, qui ralentissent sa marche et contrarient son action.

Après l'examen de la nouvelle doctrine britannique, recherchons maintenant quelles furent les raisons qui poussèrent la grande nation navale, si traditionnaliste à l'ordinaire, à un revirement aussi brusque dans sa réglementation :

1° Une raison, un mobile de circonstances apparais-

sent tout d'abord. En 1904, comme précédemment en 1861, lors de la Guerre de Sécession, les sympathies anglaises sont nettement acquises à l'un des belligérants. Mais elles vont cette fois, tout au contraire, à celui des deux qui n'a nul besoin d'user des avantages accordés par les neutres : au Japon. Et dès lors, n'est-il pas plausible que l'Angleterre ne désire vivement voir les neutres refuser aux belligérants une assistance dont son allié n'a cure ?

2° De plus, dans la politique mondiale, l'intérêt passe avant le sentiment et il est peu de nations, l'Angleterre surtout (1), chez qui la raison d'Etat ne prédomine, et nous devons nous demander quel intérêt elle pouvait avoir à l'adoption de cette thèse ?

Sa situation de nation insulaire et de grande puissance coloniale nous le révèle : l'Angleterre, de par sa situation unique sur le globe est postée à tous les défilés maritimes, partout elle a des colonies, des ports, des comptoirs qui seront autant de relais nécessaires à ses marines de guerre et marchande ; ses stations de charbon sont suffisamment nombreuses, suffisamment espacées pour assurer, en cas de conflit, aux escadres

---

(1) Voir CH. DUPUIS, *la Guerre maritime et les Doctrines anglaises*. Préface, page 9 : « Les doctrines anglaises portent le reflet de l'esprit politique et juridique de la Grande-Bretagne ; elles demeurent fidèles aux formules traditionnelles, sauf à modifier la portée de ces formules pour tenir compte des besoins nouveaux, elles sont empreintes du souci constant de l'intérêt britannique, mais elles se distinguent surtout par une vue nette et précise des conditions et des nécessités de la guerre. »

anglaises plus de charbon qu'il n'en faudrait à leur flotte.

Ce serait donc là pour l'Angleterre, au point de vue naval, une supériorité énorme sur les autres puissances, même les plus favorisées comme la France. Ce serait aussi l'assurance de la continuation de la prospérité économique du temps de paix : en un mot la sécurité du commerce dans la supériorité navale.

D'ailleurs si cette théorie accorde dans le présent une certaine suprématie à l'Angleterre, n'est-elle pas pour les neutres, disent ses partisans, un précieux encouragement, par ce fait que la plupart des nations moins riches que l'Angleterre en stations charbonnières sur toutes les mers, s'efforceront d'acquérir chaque jour de nouveaux dépôts de houille et se lanceront de plus en plus dans la politique d'expansion coloniale. Cette doctrine vient donc à son heure, et « comme elle constitue de par ailleurs un idéal pour le « droit des gens, il y a tout lieu de croire que les États « se feront à l'avenir de l'abstention neutre une idée plus « nette, plus précise, plus conforme à la conception « même de la neutralité » (1).

De cette orientation nouvelle, la navigation n'en recevra pas un coup si sensible qu'on pourrait le croire à prime abord. Elle modifiera simplement son fonctionnement, et nous verrons au cours d'une guerre les navires belligérants se servir de transports maritimes qui agiront à leurs risques et périls, et se ravitailler en

---

(1) PASSENAUD. Thèse Lyon, 1905-06. De l'attitude des neutres vis-à-vis des escadres belligérantes.

pleine mer ; la guerre navale prendra ainsi une physionomie nouvelle, le belligérant aura moins de contact avec le neutre, et partant, les sources de conflits seront diminuées.

C'est là faire preuve d'un bel optimisme, l'opération préconisée est fort délicate, et de plus nous entrons alors dans la question de la livraison du charbon que d'aucuns prohibent comme prolongement de la contrebande de guerre, et que d'autres autorisent.

Nous trouvons au contraire que cette théorie nouvelle serait en pratique une source de difficultés, d'ennuis pour qui l'adopterait.

L'Angleterre jouant le rôle de belligérante dans une guerre ne retirerait de son adoption aucun avantage que ne lui donnerait déjà sa suprématie sur mer. Et si elle venait à perdre cette prééminence par la perte de ses stations navales sur lesquelles elle aurait attiré l'offensive ennemie, elle se priverait délibérément du moyen de les recouvrer, et ne pourrait se servir pour sa navigation de « coaling-stations » neutres.

La théorie nouvelle serait aussi préjudiciable à l'Angleterre neutre. Elle viendrait, en effet, la frapper dans une branche essentielle de son activité, de sa prospérité commerciales : la vente du charbon.

Ces lourds inconvénients immédiats sont pour beaucoup dans les hésitations que met encore l'Angleterre à adopter une thèse prédilectionnée.

Ajoutons au surplus avec M. de Lapradelle (1) que

---

(1) R. G. D. I. P. 1905, art. précité.

l'idée de représailles n'était pas étrangère à l'adoption hâtive par les stations coloniales anglaises de cette thèse nouvelle, alors même que dans l'opinion des juriconsultes qui la préconisaient, son heure n'était pas encore venue ; représailles, envers la Russie à la suite de certain événement fâcheux (incident de Hull), et de certaines entraves apportées au libre commerce anglais par des visites fréquentes et même des saisies opérées par les navires de la flotte volontaire russe aux abords du canal de Suez.

Voyons maintenant à l'encontre de cette théorie anglaise, les règles françaises traditionnelles, avec la circulaire publiée par le Gouvernement français en 1898, au moment de la guerre hispano-américaine, et renouvelée en février 1904 (1).

Le navire neutre pourra se charger librement de charbon en port neutre, à la condition toutefois que cette fourniture ne tende pas à transformer les ports en une base d'opérations hostiles. C'est là, selon nous, le véritable point de vue que les règles de Washington avaient déjà mis en relief.

M. Nagaoka (2) leur reproche de permettre aux navires de guerre « de constituer au sortir du port une machine de guerre plus puissante qu'au moment où ils sont entrés ». Sans doute le navire qui était entré en port neutre les soutes vides de houille et de vivres, c'est-à-dire était impropre à la lutte, il le devient par

---

(1) Voir R. G. D. I. P. 1904. Doc. p. 2.

(2) La guerre russo-japonaise au point de vue du droit international. R. G. D. I. P. 1905., p. 626 et suivantes.

suite de la fourniture de ces marchandises. Nous avons déjà réfuté semblable argumentation (1).

D'autre part, durant cette guerre, les règles anglaises de 1862, nous l'avons vu, ralliaient aussi de nombreuses puissances et l'Institut de Droit international (2); la dernière conférence de la Haye est venue leur donner un regain de vigueur.

Art. 19. — 2° « Ces navires (navires de guerre belligérants en port neutre) ne peuvent de même prendre du combustible que pour gagner le port le plus proche de leur propre pays. Ils peuvent, d'ailleurs, prendre le combustible nécessaire pour compléter le plein de leurs soutes proprement dites, quand ils se trouvent dans les pays neutres qui ont adopté ce mode de détermination du combustible à fournir ».

Art. 20. — « Les navires de guerre belligérants qui ont pris du combustible dans le port d'une puissance neutre ne peuvent renouveler leur approvisionnement qu'après trois mois dans un port de la même puissance ».

De ces divergences dans les réglementations particulières, ne nous laissons pas à conclure que certains États adoptent la limitation apportée au charbonnage (règles anglaises) et que d'autres la repoussent (règles françaises), d'une manière absolue.

Tous sont d'avis que le charbon ne doit pas être

---

(1) Voir plus haut, p. 86.

(2) Convention concernant les droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime. R. D. I. L. C., p. 703 à 709.

accordé en quantité illimitée et sont opposés à la nouvelle théorie anglaise du refus du charbon. Mais alors que les États qui suivent la doctrine anglaise entendent que la limitation doit être précisée au moyen des deux règles qu'ils estiment suffisantes, les autres préfèrent s'en rapporter aux principes généraux et entendent rester seuls juges, selon les circonstances, de ce qui peut être accordé ou non aux belligérants, sans manquer aux devoirs de la neutralité.

La dernière conférence de la Haye s'est ralliée aux doctrines anglaises, est-ce à dire qu'elle a entendu condamner les règles françaises ? Nous ne le pensons pas, et cette idée ne ressort nullement ni du texte de la convention ni des travaux et discussions qui l'ont précédée. Il apparaît seulement que les règles anglaises, à la vérité surannées et imparfaites, trouvaient dans l'esprit des délégués cet avantage précieux de donner au neutre des indications utiles, des éclaircissements précis, de nature à guider sa conduite en cas de conflit.

Cette interprétation large des règles anglaises semble être aussi l'opinion dominante de la doctrine contemporaine.

Elles se montrent même sous une forme nouvelle dans la littérature allemande (1) qui en restreint l'application « aux ports neutres situés dans le voisinage immédiat du théâtre de la guerre ». Le navire devra être traité différemment selon que le territoire

---

(1) M. von Stengler. *Marine Rundschau*, 1905. Docteur Liepmann, *der Kieler hafen im See Krieg*, 1905. R. D. I. L. C., p. 789.

neutre se trouvera à proximité ou en dehors du champ des hostilités. En effet, disent ses partisans, il ne faut pas tenir compte des actes lointains. Si l'acte n'est pas proche du théâtre des hostilités, le territoire neutre ne peut plus être considéré comme une base d'opérations militaires, mais comme une base de navigation.

Dira-t-on que ce critérium de la proximité est illogique ? Non pas, notre opinion est que, pour qu'il y ait base d'opérations, il faut la plupart du temps que la proximité de l'exécution soit jointe à la précision de l'intention. Mais son adoption par les États donnerait lieu à une réglementation très délicate. Nous voyons en cette théorie une superfétation des règles françaises.

En résumé, malgré toutes ces réglementations, nous demeurons fidèle à la doctrine française, et à l'esprit de règles de Washington : le charbon accordé librement à tout navire dans les ports neutres, à la condition qu'il ne transforme pas ces eaux en base d'opérations.

Dans les eaux littorales sur lesquelles l'état riverain aura seulement un droit de protection, le charbon pourra être fourni au bâtiment belligérant dans la plus large mesure sans distinguer entre le « charbon instrument de navigation » et le « charbon instrument de combat » Mais si la livraison à ce navire en sera toujours permise, le transport en sera la plupart du temps interdit (1).

---

(1) Voir plus haut, p. 86.

Examinons l'application de ces diverses réglementations au cours de la dernière guerre navale.

Le gouvernement russe, justement ému des déclarations maltaises chercha à éviter le plus possible les sources de difficultés qu'il craignait de voir surgir au cours du périple que devait accomplir la flotte de la Baltique pour se rendre en Extrême-Orient.

Aussi désireux que celle-ci s'arrêtât le moins possible en eaux neutres, lui recommanda-t-il de charbonner le plus souvent en pleine mer au moyen des transports qui l'accompagnaient (1). Mais cette pratique était trop délicate pour être toujours suivie, et l'escadre de l'amiral Rodjestvensky dut successivement faire escale en vue de s'approvisionner au moyen de transports en charbon en eaux françaises à Cherbourg, Alger, Saïgon et dans la baie de Cam-Ranh sur les côtes de l'Annam (octobre 1904, mai 1905).

Le gouvernement du Mikado fit grief à la France d'avoir toléré dans ses ports et eaux, des achats de charbon faits par la flotte d'un état allié.

Le gouvernement français répondit avec raison qu'il ne s'était nullement départi de ses règles traditionnelles en la matière et que les achats de charbon effectués dans ses ports par la flotte russe auprès de particuliers n'avaient pas dépassé la juste limite. D'ailleurs, le Japon se garda de protester auprès des autres puissances (Danemark, Angleterre, Portugal), chez lesquelles cette même flotte avait garni ses soutes de charbon.

---

(1) C'est le système du « Temperley » dont nous avons parlé, p. 92.

M. Nagaoka (1) défenseur des réclamations japonaises reprocha à notre gouvernement d'avoir assimilé la flotte de la Baltique « à des navires regagnant leurs ports nationaux ».

« La situation de cette flotte, dit-il, était toute particulière par la nature même de sa navigation qui était de se rendre en Extrême-Orient et d'y prendre part à des combats. Elle constituait une véritable expédition hostile. Accorder des facilités et prêter des secours aux navires qui la composaient, c'était dès lors augmenter la force d'une expédition hostile et aider à ses agissements belliqueux. »

Nous retrouverons semblable argumentation reprise avec plus de force encore, lorsqu'il s'agira du droit au séjour, mais dès maintenant, il nous est facile de mettre le doigt sur l'erreur où tombe l'auteur, lorsqu'il nous dit que l'intention hostile qui animait la flotte de la Baltique suffisait pour rendre belliqueux le secours qui lui était apporté. Et il précise davantage encore, en décidant que ce qui imprime le « caractère hostile » à la fourniture, c'est « la nature de la navigation. »

Un navire cherche-t-il à gagner un port national, sa navigation sera innocente, se dirige-t-il au contraire vers le théâtre supposé des hostilités, elle sera tenue pour hostile.

Cette argumentation nous paraît fausse ; le charbon, instrument de la navigation n'est pas hostile en lui-même et ne peut être considéré comme arme de combat

---

(1) Op. cit. R. G. D. I. P. La guerre russo-japonaise au point de vue du droit international. Année 1905, p. 629.

et nous répondrons avec M. von Stengler « que les navires qui doivent voyager pendant des semaines avant de rencontrer l'ennemi sont appelés à faire fréquemment du charbon. C'est là une nécessité de mer et on ne pourrait appeler neutralité un système qui empêcherait les bâtiments de guerre d'un belligérant de prendre part aux hostilités, ce serait en effet accorder une faveur à son adversaire. » (1)

### Section III. — Dépôt et vente de butins et de prises

*Définition. — Historique. — Prise validée et prise non validée. — La pratique dirigée dans le sens de la prohibition. — Erreur. — La vente des prises non validées seule interdite. — Cour internationale des prises : question nouvelle.*

Le droit maritime distingue la prise, appellation donnée au navire ennemi et à son équipage capturés ou saisis au cours des hostilités par un belligérant, du butin de guerre qui comprend la cargaison : munitions, argent, vivres, charbon, correspondance, etc., pris à un navire ennemi. Sous le nom de prises, nous les étudierons ensemble ici.

La prise pour être valable doit être sanctionnée ; à cet effet la question de la prise est portée devant un tribunal spécial, appartenant tantôt à l'ordre administratif, tantôt à l'ordre judiciaire, dit Tribunal des Prises, qui après avoir examiné les conditions dans lesquelles

---

(1) Op cit. Marine Rundschau 1905.

a été opérée la capture au double point de vue du fait et du droit, juge la prise régulière ou irrégulière, la valide ou l'invalidé.

Accordons pour l'instant le séjour en eaux neutres, au navire de guerre belligérant escorté de prise et recherchons s'il pourra les déposer et vendre en port neutre.

Le dépôt, la vente des prises en port neutre étaient jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle d'un commerce fréquent et s'il se trouvait alors quelques traités particuliers pour en condamner la pratique, au moins apparaissaient-ils comme des mesures d'exception.

C'est sur cet usage que s'appuya en 1794, le ministre de France à Washington, Genêt pour se servir des ports de l'Union comme de véritables entrepôts où les prises faites par des bâtiments ou des corsaires français étaient amenées puis validées par nos consulats érigés en cours des prises, pour y être aussitôt mises en vente.

Ces agissements ajoutés au nombreux enrôlements et équipements effectués dans les ports américains amenèrent les Etats de l'Union à publier le « Foreign Enlistment Act de 1794 » (1), véritable code de neutralité. Celui-ci interdisait la vente des prises sur le territoire de l'Union.

Cette prohibition, reproduite dans de nombreuses stipulations, déclarations édictées depuis, semble aujourd'hui admise ; elle apparaît même la plupart du temps comme le corollaire nécessaire de l'interdiction

du séjour en port neutre des navires de guerre escortés de prises (1) qu'ont édictée lors des dernières guerres navales la plupart des puissances maritimes (2), et après elle la dernière conférence de la Haye.

L'interdiction de la vente des prises en eaux neutres quoique devenue très fréquente n'est pas encore considérée comme un devoir pour le neutre, c'est un simple droit. Nous sommes encore croyons-nous à une période transitoire, entre la liberté complète et la prohibition vers laquelle on s'achemine à grands pas, et qu'ont déjà adoptée la plupart des grandes puissances.

D'ailleurs, la prohibition complète si désirable pour le neutre, pour qui ces ventes sont la source d'inconvénients d'ordre matériel, économique et peut-être politique, ne s'impose pas en droit strict. Il faut maintenir avec les cours des prises qui puisent leur raison d'être dans le droit à la vente des prises, et dont l'existence et l'utilité ont été reconnues par la dernière conférence de la Haye le droit pour le belligérant de vendre en territoire neutre la prise dont il est devenu juridiquement propriétaire par la validation.

Quelques auteurs, dans un autre ordre d'idées, soutiennent que la validation de la prise importe peu et que dans tous ces cas il y aura dans le fait par le neutre de permettre la vente des prises sur son territoire une assistance reprochable accordée par celui-ci au belligérant capteur (3).

---

(1) Sauf en cas de détresse.

(2) Danemark, Angleterre, Italie, Japon, Portugal, Suède, etc. voir p. (1904) Doc. p. cit.

(3) DUDLEY-FIELD. — R. D. I. L. C. 1879, p. 637 et suivantes.

Peut-être ces auteurs pensent-ils que le jugement des prises fait par un tribunal ressortissant de l'état capteur n'est qu'une simple formalité et qu'on ne saurait trouver là le fondement d'une propriété régulière.

Sans doute ce mode d'acquisition participe de la violence, mais a-t-on jamais été jusqu'à condamner l'occupation comme mode d'acquisition de la propriété parce qu'elle a son origine dans la guerre et la conquête.

Lorsqu'une prise est validée elle est devenue la propriété légitime de celui qui l'a faite et le neutre ne peut en interdire au capteur la vente sur son territoire, toute question de contrebande de guerre mise à part.

Quelques auteurs, dans la crainte de voir les navires capteurs venir attendre à l'abri des ports neutres le jugement qui validera la prise exigent en outre pour que la prise puisse être vendue en port neutre : 1° qu'il y ait une possession de fait de 24 heures au moins ; 2° et que le jugement de validation soit intervenue avant l'entrée de la prise dans les eaux neutres. La première condition nous semble inutile, la moindre possession de fait ne consolidera nullement le droit de propriété de l'état capteur qui est parfait (1) dès que le jugement est intervenu pour valider la prise. De plus, cette possession de fait admise par les uns et rejetée par les autres risquerait d'être une source de difficultés. Mais nous souscrivons à la 2<sup>e</sup> règle, très juridique.

Dans tous les cas nous admettons la vente des prises

---

(1) Sauf en cas d'appel à la Cour des Prises ainsi que nous le verrons.

validées en eaux nationales neutres sans aucune exception, mais à la condition toutefois que cette validation ait eu lieu régulièrement, c'est-à-dire opérée en territoire de l'Etat capteur par un tribunal compétent.

Au cas où ce tribunal aurait été constitué par le belligérant en territoire neutre ou sur un de ses navires en eaux neutres (1), la validation de la prise serait entachée de nullité et ne pourrait en rendre sa vente légitime.

M. Pillet (2) distinguant le butin de la prise, décide que le butin peut, si les circonstances l'exigent, être débarqué et « vendu sans jugement en port neutre ». Le butin pourrait, selon nous être vendu avant jugement si la cargaison contenait des objets susceptibles de déperissement.

En mer littorale, la prise pour être vendue a-t-elle besoin d'être validée ? nous ne le pensons pas. Le droit tutélaire que le riverain exerce sur elle ne peut comporter une telle limitation ; ne régnant plus en souverain sur ces eaux, l'Etat neutre ne saurait imposer une telle condition à un acte qui ne trouble en rien la sécurité de ses rivages.

Des travaux de la seconde conférence de la Haye est issue une convention (3) d'une importance pratique considérable par laquelle est instituée une Haute Cour internationale de prises maritimes destinée à connaître

---

(1) Le principe de l'exterritorialité ne peut ici s'appliquer.

(2) Lois actuelles de la Guerre 2<sup>e</sup> édition p. 308.

(3) Convention XII, relative à l'établissement d'une cour internationale des prises. R. D. I. L. C. 1907., p. 689 à 700.

en appel, en temps de guerre maritime, des décisions rendues par les tribunaux nationaux de prises des deux Etats belligérants. Il y a lieu de nous demander ici si la prise validée par le tribunal du capteur pourra être amenée et vendue en port neutre pendant la période du recours à la cour international des prises, c'est-à-dire « dans les 120 jours de la date où la décision a été prise ou notifiée » (1).

La conférence est restée muette sur ce point. Cependant elle nous dit (art. 8 in fine) : « Si la nullité de la capture est prononcée, la cour ordonne la restitution du navire ou de la cargaison, et fixe, s'il y a lieu le montant des dommages et intérêts. *Si le navire ou la cargaison ont été détruits, la cour détermine l'indemnité à accorder de ce chef au propriétaire* ».

Il eut été facile, croyons-nous, si la conférence avait pensé ne pas rendre cet appel suspensif, de dire : « Si le navire ou la cargaison ont été détruits ou vendus, etc.. ». Elle ne l'a pas fait, nous déduisons de là que dans son esprit elle a considéré en principe l'appel à la cour supérieure comme suspensif d'exécution et a entendu interdire toute aliénation avant la décision de la cour.

---

(1) Id. art 28, in fine.

---



## CHAPITRE IV

# OPÉRATIONS ET HOSTILITÉS

---

### Section I. — Combats

*Ports et rades. — Interdiction. — Exceptions « dum ferret opus » et de « la côte déserte » doivent être rejetées. — Historique. — Au XVII, XVIII et XIX<sup>e</sup> siècle. — Guerre russo-japonaise : L'incident de Che-fou. Défense du Japon. Hostilités dans les eaux littorales. Même solution que pour les ports. Incident de Chemulpo. Réponse du gouvernement japonais. — Argumentation de M. Lawrence. — Réfutation. — Opinion de la seconde Conférence de La Haye.*

L'Etat qui entend rester neutre, a le droit d'exiger des belligérants que ses eaux soient respectées et qu'il ne s'accomplisse sur elles aucun acte d'hostilité, tels que combats, captures, visites.

Ces actes, s'ils étaient assez fréquents à une époque encore récente, tendent de nos jours à devenir plus rares. Il faut en voir la principale raison dans la conscience qu'acquièrent, chaque jour davantage, les neutres de leurs devoirs primordiaux, et aussi dans le fait que les violations de la neutralité se présentent ici particulièrement flagrantes et nettement caractérisées. Aussi, nations et auteurs sont-ils unanimes à interdire les actes d'hostilité en eaux neutres et à considérer le neutre qui les tolère, ou n'en exige pas la réparation, comme ayant contrevenu gravement aux lois de la neutralité.

Bien que tous les publicistes admettent aujourd'hui le principe de l'inviolabilité des eaux neutres, certains d'entre eux y apportaient, récemment encore, des exceptions. qui, si elles avaient été adoptées, auraient été de nature à l'infirmier complètement.

Ces tempéraments, qui ne sont plus accrédités par la doctrine contemporaine, ont longtemps servi aux nations en guerre de justifications aux violations de territoire neutre qu'elles commettaient :

1° La première en date et en importance est la faculté accordée au bâtiment du belligérant de pouvoir continuer dans les eaux littorales le combat commencé en haute mer. C'est l'exception « *dum fervet opus* » de Bynkershoek (1). Le navire ou l'escadre étaient alors admis à poursuivre et à terminer en eaux neutres, dans la chaleur de l'action, la lutte engagée en pleine mer. L'en empêcher, disait-on, serait priver le belligé-

---

(1) *Questiones juris publici* I. Ch. VIII.

rant du fruit de sa victoire, de sa proie assurée, et entraver son droit de nuire à l'adversaire par tous les moyens possibles.

Ces prémisses étant admises, il faudrait, à notre avis, aller plus avant et permettre au belligérant d'entamer le combat dans les eaux neutres. Le navire, l'escadre belligérants rencontrés dans ces eaux par leur adversaire peuvent, en effet, être considérés par ce dernier comme une proie assurée, que le combat rendra à merci. Dès lors, lui refuser le droit d'engager la lutte, c'est le priver de cette proie, c'est mettre obstacle au libre exercice du droit de la guerre au même titre que de l'obliger à interrompre en eaux neutres le combat commencé en haute mer.

Cette atténuation au principe part de l'idée que nous avons rejetée, que le droit de la paix est une modalité du droit de la guerre, et que pour arriver à ses fins, c'est-à-dire à l'anéantissement de son adversaire, chacun des belligérants pourra imposer au neutre les conditions qu'il lui plaira de dicter.

Nombreuses furent « dans l'acharnement du combat » les poursuites, les continuations d'engagements en eaux neutres, durant les xvi<sup>e</sup>, xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles et même au siècle dernier durant la Guerre de Sécession (1).

De nos jours, il est généralement interdit (2) au

---

(1) Citons l'affaire des navires *Nossa*, *Senhora*, *Anna*, *Carolina* et surtout *Chesapeake* et *Florida* les plus célèbres.

(2) WHEATON et le juge Sir Will SCOTT soutenaient encore cette théorie.

ROBINSON, t. V, p. 305.

croiseur qui donne la chasse à un navire ennemi de le poursuivre en eaux neutres, toute capture effectuée dans ces eaux étant déclarée illégitime et nulle, alors même que l'Etat riverain n'aurait plus de moyens suffisants pour faire respecter l'inviolabilité de son territoire.

2° Une seconde dérogation, proposée par Ortolan (1), est de permettre au belligérant d'engager le combat contre un ennemi rencontré dans les eaux neutres, toutes les fois que les côtes devant lesquelles se trouvent les bâtiments sont incultes ou dénuées de toute marque de la puissance territoriale. Ortolan appuie cette opinion sur le principe, admis par lui, que l'inviolabilité du territoire neutre n'est fondée que sur la possibilité de causer un dommage matériel au neutre. Au contraire, elle est fondée sur le principe de la souveraineté du territoire.

Les eaux neutres dans toute leur étendue, peuplées ou désertes, sont inviolables. Ce principe est unanimement admis aujourd'hui, et le respect qui est dû par les belligérants à ces eaux s'étend aussi bien aux actes d'hostilités directes tels que combats, captures, saisies, qu'aux actes préparatoires d'hostilités, comme la surveillance exercée par une escadre belligérante, stationnant en eaux neutres, sur les mouvements de son adversaire, la concentration de forces navales éparses opérées en eaux neutres en vue d'un combat.

Sans vouloir anticiper sur la question du séjour, disons tout de suite que nous rejetons l'opinion émise

---

(1) Op. cit., p. 287-288.

par M. Kleen (1) lorsqu'il considère le séjour des belligérants en eaux d'un neutre comme susceptible de porter atteinte à la domination de ce dernier, et par conséquent d'impliquer un abus de l'inviolabilité neutre en faveur d'une partie en guerre.

Ces eaux furent longtemps l'objet de violations continues de la part des nations en guerre :

Au <sup>xvii</sup><sup>e</sup> siècle les exemples de batailles livrées à proximité des rivages d'un Etat neutre abondent.

En 1627, la flotte anglaise s'emparait d'un vaisseau français dans les eaux hollandaises. En 1639, l'amiral Tromp, après avoir défait en mer la flotte hispano-portugaise de beaucoup supérieure en nombre, la poursuivit jusque dans le port anglais de Duin où elle s'était réfugiée et la détruisit.

En 1664, les Anglais s'efforcent de capturer dans le port de Bergen une flotte hollandaise.

En 1666, les Espagnols s'emparent de vaisseaux anglais à l'embouchure de l'Elbe et refusent de les restituer en dépit des remontrances de Hambourg et de plusieurs Etats germaniques.

En 1698, les Français tentent d'enlever à Lisbonne des vaisseaux hollandais et les brûlent dans le Tage.

En 1759, une flotte française, sous les ordres de l'amiral de La Clue, fut assaillie par la flotte anglaise de l'amiral Boscawen dans les eaux portugaises. Sur les protestations du marquis de Pombal, représentant de la France, l'Angleterre non seulement désavoua la

---

(1) Op. cit., XI, p. 512 et suiv.

conduite de son amiral, mais restitua les navires capturés. C'était là un pas sérieux dans la voie des réparations que devait accorder le belligérant violateur de neutralité.

Citons le cas le plus célèbre, celui du général Armstrong :

Durant la guerre entre l'Angleterre et les Etats-Unis (1812-14), un corsaire américain, le général Armstrong, fut attaqué dans le port de Fayal, en Portugal, par une escadre anglaise, en dépit de la promesse faite aux autorités portugaises par l'officier commandant anglais de s'abstenir de tout acte d'hostilité dans les eaux portugaises.

Deux attaques furent faites, à la seconde le capitaine Reid, commandant le corsaire, devant l'inaction de l'autorité portugaise à le protéger, abandonna son bâtiment.

Les Etats-Unis adressèrent des protestations véhémentes auprès du Portugal et lui réclamèrent des dommages-intérêts.

Le différend menaçait de s'éterniser, quand les deux puissances choisirent l'arbitrage du prince Louis Napoléon (1851). Celui-ci débouta les Etats-Unis (30 novembre 1852).

Cette décision fut fort critiquée, il faut cependant en retenir : 1° que la violation de la neutralité des eaux territoriales portugaises est reconnue par l'arbitre ; mais que cette violation était le fait du corsaire américain et non de l'escadre anglaise ; 2° de plus, elle dégageait la responsabilité du Portugal. La sentence disait : que le neutre était soustrait à l'obligation de

protéger le belligérant assailli par toute autre voie qu'une intervention pacifique.

En 1864, lors de la Guerre de Sécession, le navire de guerre des Etats du Nord *Massachusset* captura dans le port brésilien de Bahia le vapeur confédéré *Le Florida* placé sous la protection du Brésil et le coula ensuite.

*Incident de Ché-Fou.* — Durant la guerre russo-japonaise, alors que nations et auteurs sont unanimes à condamner les combats, hostilités en eaux neutres, comme contraires à la neutralité, nous assistons encore à des violations de ce genre.

A la suite de la bataille du 10 août 1904, le contre-torpilleur *Reshitelny* se réfugia dans le port chinois de Ché-Fou et opéra aussitôt son désarmement (11 août).

Le même soir, à la faveur de la nuit, les contre-torpilleurs japonais *Assahivo* et *Kavasni* qui se trouvaient depuis la veille au large du port y pénétrèrent et vinrent mouiller à proximité du *Reshitelny*.

Les autorités chinoises donnèrent aussitôt au commandant japonais l'assurance que le *Reshitelny* avait effectué son désarmement, et celui de répondre qu'il observerait les lois de la neutralité.

Mais dans la nuit, les Japonais abordèrent le navire russe sous prétexte de vérifier son désarmement, et intimèrent l'ordre à son commandant de sortir du port pour livrer combat ou de se préparer à être capturé et remorqué hors de Ché-Fou comme prise de guerre.

Le commandant russe, arguant de la stricte observance de ses devoirs, se refusa à ces prétentions.

Les japonais se mettant en mesure de hisser leur

pavillon, l'officier russe indigné souffleta l'officier japonais. Une mêlée générale des deux équipages s'ensuivit, les uns armés, les autres désarmés, lorsque tout à coup une forte détonation se fit entendre : le navire sautait.

Les Japonais y abordèrent de nouveau et après avoir hissé leur pavillon remorquèrent le malheureux navire à la suite du *Kovasni*; quant à l'équipage russe qui s'était enfui à la nage, il avait été pour la plupart recueilli par des jonques chinoises.

Au jour, le *Kovasni* appareilla, traînant à la remorque sa prise de guerre, et le contre-torpilleur *Assashivo* se disposait à le suivre dans la direction du nord, lorsque le navire amiral chinois *Saichi* à proximité duquel il passait le somma de stopper, ce qu'il fit. L'amiral chinois Sha songea seulement à informer le commandant japonais qu'il y avait eu violation flagrante de la neutralité et il exigea le maintien du *Reshitelny* à Ché-Fou.

Mais comme le *Kovasni* avait pris les devants, le commandant de l'*Assashivo* se contenta de répondre qu'il allait retrouver le *Kovasni*, et donna sa parole d'honneur de revenir à Ché-Fou. L'amiral Sha le laissa partir. Le *Kovasni* ne reparut pas.

La conduite du Japon en cette circonstance souleva l'indignation générale du monde civilisé (1). N'était-il pas exorbitant d'assister en ce siècle à une viola-

---

(1) Jusque chez les auteurs anglais. Holland. R. D. I. L. C. 1905, p. 359. Oppenheim, op. cit. II, p. 243. Contre Lawrence, 1905, 2<sup>e</sup> édit.

tion aussi flagrante des règles de la neutralité par une nation qui se targuait, à raison, d'être très civilisée.

Cette violation s'analyse elle-même en plusieurs manquements graves du Japon à ses devoirs de neutralité :

1° La visite du navire russe par l'équipage japonais transgressait l'inviolabilité du navire de guerre réfugié dans un port. Ce navire pris étant désarmé était placé sous la protection des autorités chinoises ;

2° La visite faite par les Japonais au navire désarmé par la Chine était une marque de défiance à l'égard de la Chine, une injure faite à sa neutralité impartiale. Et même en admettant la légitimité de la descente japonaise à bord du navire russe, cette visite faite en port neutre à un navire certifié désarmé n'aurait pas dû présenter les caractères ou les apparences d'une prise de possession à main armée, par une troupe en force ;

3° Il est certainement contraire au droit des gens de sommer un navire désemparé ou désarmé de sortir d'un port neutre pour combattre ou accepter d'être considéré comme prise de guerre ;

4° La prise elle-même, en dépit de la résistance des Russes, d'un navire désarmé est illégitime, après l'assurance donnée que le *Reshitelny* ne serait pas inquiété. Devenus maîtres du navire, les Japonais ayant effectivement constaté qu'il était désarmé n'avaient pas le droit de le saisir (1).

5° Et enfin le refus de restituer le *Reshitelny* aux

---

(1) En outre le commandant japonais du destroyer *Assashivo* manqua à la fois juré, ayant donné sa parole d'honneur à l'amiral Sha de revenir à Ché-Fou, ce qu'il s'abstint de faire.

autorités chinoises consacre l'illégitimité de cet acte de guerre commis dans les eaux territoriales d'un port neutre.

Pour défendre une si mauvaise cause, le gouvernement japonais envoya une déclaration officielle communiquée le 20 août (1) à la presse européenne dont nous extrayons les passages essentiels :

« La position de la Chine, écrit-il, dans la lutte  
« actuelle est exceptionnelle. La plupart des opérations  
« militaires se faisant sur son territoire, celui-ci se  
« trouve en partie belligérant et en partie neutre ». Et  
il ajoute aussitôt : « Néanmoins la Chine est en partie  
« belligérante. Ce cas anormal et contradictoire au  
« point de vue du droit des gens a fait l'objet d'une  
« entente spéciale destinée à limiter le théâtre des hos-  
« tilités, entente à laquelle ont souscrit les belligé-  
« rants ».

Puis il explique et interprète longuement cette convention, d'après laquelle les belligérants se sont engagés à limiter leurs opérations belliqueuses.

A Ché-Fou, la Russie a cherché, prétend-il, à s'abriter des attaques contre lesquelles elle n'était plus protégée à Port-Arthur. En agissant ainsi, la Russie a violé la neutralité de la Chine telle qu'elle résulte de la convention intervenue entre les belligérants, et le Japon se trouve de plein droit dégagé de ses engagements, et par conséquent, a le droit de considérer le port de Ché-Fou comme belligérant en ce qui concerne le *Reshitelny*.

---

(1) Journal *Le Temps* du 21 août 1904.

L'incident une fois réglé, le port de Ché-Fou a reconquis sa neutralité.

Cette conception de la neutralité qui se perd et se reprend est purement fantaisiste.

Là, sans doute, nous accorderons au Japon que la situation de la Chine était anormale, puisqu'une partie de son territoire, la Mandchourie, servit de théâtre aux opérations militaires des belligérants. De plus sa situation était précaire puisque celle-ci n'avait ni la force ni la volonté de faire respecter sa neutralité. Mais cela n'impliquait pas qu'elle avait abdiqué sa neutralité, et celle-ci, bien que très amoindrie en fait, demeurait entière en droit et devait être respectée par les parties en lutte.

D'ailleurs le Japon lui-même avait précisé exactement la situation de la Chine dans sa déclaration publiée au mois de mars tout au début de la guerre (1). La Chine est tenue de « prendre des mesures effectives « pour réprimer toute tentative de la part des belligérants à violer cette neutralité, en particulier pour que « ses ports ne deviennent pas des bases d'opérations de « guerre, ni ne servent de lieu de refuge, de réparation « ou de ravitaillement aux navires belligérants ». Elle n'apportait aucune excuse à la conduite du Japon.

Et enfin même au cas où la Chine eut commis en l'espèce un acte de lèse-neutralité, il n'appartenait pas au Japon de se substituer à elle pour faire respecter les règles de neutralité dans ses ports.

---

(1) R. G. D. I. P. 1904. Doc p. cit.

Ajoutons au surplus que la conduite de la Chine fut entièrement conforme aux lois de la neutralité et à sa propre déclaration et que le droit international ne trouve aucune excuse au guet-apens dont se sont rendus coupables les Japonais à Ché-Fou.

Il n'est pas ici de distinction à établir entre les eaux littorales et mer nationale. La raison en est que le droit de protection que l'Etat neutre exerce sur cette zone maritime lui commande d'y interdire aux belligérants les actes de nature à troubler la sécurité de ses ports, au premier rang desquels l'on doit ranger les actes d'hostilités.

Les belligérants devront donc s'abstenir de tout combat, de tout acte préparatif d'hostilités dans ces eaux, d'une façon absolue.

Nous rejetons le tempérament proposé par Neumann (1). Cet auteur, reconnaissant les difficultés qu'il y a d'établir en fait la démarcation entre la haute mer où les belligérants ont le plus large champ d'action et la mer littorale où leur droit à la lutte expire, proposait de ne pas incriminer le belligérant qui « dans l'ardeur de l'action », n'aurait pas strictement observé la frontière maritime du neutre. Ce système aboutit à l'exception « *dum fervet opus* » de Byukershoek (2).

Dans tous les cas, le belligérant qui accomplit en eaux neutres des actes d'hostilité est coupable, et tout au plus dans cette dernière hypothèse lui accorderions-

---

(1) Neumann, *op.*, cit., p. 140

(2) Voir plus haut, p. 110.

nous des circonstances atténuantes si sa bonne foi était établie (1).

La guerre russo-japonaise nous offre encore un exemple de violation de ces eaux dans l'incident de Chemulpo.

*Incident de Chémulpo.* — Cet incident est antérieur à celui de Che-Fou et si nous l'étudions postérieurement, c'est qu'ici on conteste non plus la neutralité, mais le caractère du pays souverain où la violation de la neutralité aurait été commise. De plus à Chemulpo, le combat eut lieu en eaux littorales ; à Ché-Fou la prise fut effectuée dans le port même, et présentait donc plus de gravité.

Voyons l'événement. Tout au début de la guerre, au lendemain de l'ouverture des hostilités et sans qu'il y ait eu déclaration de guerre, une escadre nipponne (8 février 1904) sous les ordres de l'amiral Uriu se présenta devant le port coréen de Chemulpo et invita les navires de guerre russes le *Varyag* et le *Koreietz*, qui s'y trouvaient au mouillage en pleine ignorance de l'état de guerre survenu, à sortir du port pour livrer combat, les menaçant en cas de refus de les détruire dans le port.

Chevaleresquement, l'officier commandant russe accepta le combat qui lui était en quelque sorte imposé, sortit du port à la rencontre de la flotte japonaise. La lutte fut courte, mais glorieuse ; les deux bâtiments russes percés d'obus, furent coulés dans les eaux coréennes.

---

(1) Cf. Kleen, op. cit., p. 316.

Comme à Ché-Fou, le gouvernement japonais prit à tâche de justifier la conduite de l'amiral Uriu et répondit ainsi aux protestations violentes de la Russie :

« Chemulpo n'est plus un port neutre ; à partir du  
« jour où le gouvernement coréen y avait approuvé le  
« débarquement de troupes japonaises, il avait cessé  
« de l'être, du moins en ce qui concerne les belligé-  
« rants (1) ».

Cette conception nouvelle de neutralité procède de l'idée que les neutres sont à la merci des belligérants et que ceux-ci peuvent les impliquer malgré eux dans la lutte. C'est la reproduction, avec moins de franchise (2), de la conception romaine, et la négation même de la neutralité, situation de droit international.

« Une première fois, dit le Japon, la Corée a violé  
« la neutralité en laissant débarquer nos troupes à  
« Chemulpo (aussi à Masampa, à Mokpo), en nous  
« laissant établir sur son territoire des dépôts de  
« houille et de provisions ; en nous laissant mettre la  
« main sur les communications télégraphiques, etc. ».  
« La Corée n'est donc plus neutre (3) ».

En aucun cas nous ne pouvons reconnaître que ce soit au belligérant, premier violateur des droits des neutres qu'il appartient d'invoquer cette violation dont

---

(1) *Temps*, 10 mars 1904. Réponse du gouvernement du Mikado à la note adressée aux puissances le 22 février 1904 par le ministre des affaires étrangères russes.

(2) Voir plus haut, p. 18, note 2.

(3) Ibid.

il est l'auteur et de s'arroger le droit de considérer sa victime comme ayant perdu le bénéfice de sa neutralité, c'est le régime du bon plaisir.

Cette agression odieuse avait d'ailleurs soulevé la réprobation unanime parmi les nations et les auteurs (1).

Seul M. Lawrence s'entreprit à justifier la conduite du Japon devant le droit des gens, et le savant auteur présenta sa thèse de façon fort subtile (2). Pour cela il examine les faits, l'histoire (*Position of Korea*).

« La situation de la Corée par rapport à la guerre est curieuse et anormale » nous dit-il immédiatement, et pour la bien comprendre il faut jeter un regard rétrospectif jusqu'au traité de Chimonoseki (1895) qui mit fin à la guerre russo-japonaise. Par ce traité la Chine reconnaissait « l'entière et complète indépendance et l'autonomie de la Corée ». Partant de cette idée, examinons maintenant le traité d'alliance conclu pour 5 années entre la Grande-Bretagne et le Japon (1902).

Ce traité ne se contente pas seulement de mentionner cette alliance elle-même et sa nature, il donne également les raisons qui amenèrent à sa conclusion les deux nations contractantes. Parmi elles, au premier

---

(1) De même qu'elle avait soulevé les protestations des trois capitaines de vaisseaux français, italiens et américains, au mouillage dans la baie de Chemulpo. M. Lawrence trouva leurs réclamations déplacées, nous pensons au contraire que devant l'impuissance du gouvernement coréen à faire respecter sa neutralité, ces officiers firent bien en cette circonstance de manifester l'opinion publique internationale et d'infliger au Japon un blessant rappel aux principes.

(2) Lawrence op. cit. p. 276 et suiv.

rang, figurait l'intérêt qu'avaient les deux parties au maintien de l'indépendance et de l'intégrité du territoire de la Chine et de la Corée et à la garantie dans ces mêmes pays d'une égale liberté pour le commerce et l'industrie de toutes les nations.

Dans ce but, « elles reconnurent mutuellement l'indépendance des deux états. »

Mais elles ajoutaient plus loin : « Ayant cependant en  
« vue les intérêts de la Grande-Bretagne en Chine et  
« du Japon en Corée... les hautes parties contractantes  
« reconnaissent qu'il sera permis à l'une ou à l'autre  
« d'entre elles de prendre telles mesures qui lui paraî-  
« tront indispensables pour la sauvegarde de ces inté-  
« rêts, s'ils étaient menacés par les menées hostiles de  
« cette autre puissance, ou par des troubles s'élevant  
« en Chine ou en Corée et nécessitant l'intervention  
« de l'une ou de l'autre des hautes parties contractantes  
« pour la protection de la vie et des biens de leurs su-  
« jets. »

Et répondant à l'argument des Russes relatif à l'indépendance de la Corée. M. Lawrence ajoute : « Techniquement ce peut être un fondement pour une accusation, pratiquement la Corée n'a jamais été pleinement indépendante.

De 1895 à 1904 la possession, l'influence, la pénétration de la Corée a été la cause d'un véritable duel entre la Russie et le Japon, duel diplomatique et économique d'abord, belliqueux ensuite. Et M. Lawrence conclut :

« La neutralité de la Corée n'est qu'un simple mot,  
« tout comme son indépendance. Un territoire ne peut  
« rester neutre quand une guerre est faite chez lui et à

« cause de lui. Dans une lutte armée, seuls les faits  
« comptent, et les mots doivent céder la place. Ayant  
« pendant des années intrigué et négocié au sujet de la  
« Corée sans arrangement possible et sans résultat dé-  
« cisif, la Russie et le Japon finirent par se battre pour  
« elle. Ce fut une guerre pour la Corée et dans la Corée,  
« sinon avec la Corée. » La puissance qui a porté le  
premier coup en Corée n'a pas violé une neutralité  
existant dans l'état actuel des faits, et ironiquement il  
ajoute : toutefois elle a violé *une neutralité sur le papier*.

Avec M. Lawrence, nous reconnaissons que, par suite  
de la mainmise du Japon, la souveraineté de la Corée  
était devenue au moment de l'ouverture des hostilités  
purement nominale, mais nous ne voyons là qu'une  
situation de fait incapable de créer une situation de  
droit. En droit la Corée restait une puissance dont la  
neutralité devait être à l'occasion respectée par son  
puissant voisin le Japon comme par les autres nations.  
(1).

Au surplus les puissances belligérantes avaient elles-  
mêmes reconnue l'autonomie coréenne : la Russie par  
une note du 22 février 1904 et le Japon par une note  
parue en mars 1904 et qui semblait infirmer une pre-  
mière note japonaise du 27 février précédent qui parais-  
sait considérer la Corée comme protectorat japonais.

M. Oppenheim (2) reconnaissant la fragilité de l'argu-

---

(1) La Corée est descendue plus bas encore aujourd'hui dans  
l'échelle des nations. Cependant elle maintient toujours en droit  
sa souveraineté (Protestation de ses ambassadeurs auprès de la  
dernière conférence de la Haye).

(2) Op. cit. III p. 142.

mentation de M. Lawrence admet que la Corée était véritablement neutre, mais que les nécessités de la guerre ont pu fournir au Japon une justification de nature à lui permettre de violer cette neutralité. Nous avons, par avance, rejeté cette opinion en repoussant la théorie de la nécessité.

L'opinion des nations sur ce point a reçu sa consécration dans la réglementation de la dernière conférence de la Paix :

« Art. 1. — Les belligérants sont tenus de respecter  
« les droits souverains des puissances neutres et de  
« s'abstenir dans le territoire ou les eaux neutres, de  
« de tous actes qui constitueraient de la part des puis-  
« sances qui les toléreraient un manquement à la neu-  
« tralité.

« Art. 2. — Tous actes d'hostilité y compris la cap-  
« ture et l'exercice du droit de visite commis par des  
« vaisseaux de guerre belligérants dans les eaux terri-  
« toriales d'une puissance neutre constituent une vio-  
« lation de la neutralité et sont strictement interdits. »

## **Section II. -- Captures. -- Prisonniers. -- Butin**

*Leur rareté aujourd'hui, leur fréquence autrefois. — La doctrine contemporaine. — Interdiction. — Ports et eaux littorales. — Seconde Conférence de La Haye.*

Ce premier examen des opérations de guerre semblerait nous porter à conclure que les règles les moins discutées, les principes les plus caractérisés du droit des gens sont souvent lettre morte lorsqu'ils sont

appelés au cours d'une guerre à être mis en pratique, et que l'opinion publique et la doctrine internationale comptent peu pour les nations qui en viennent à jouer leurs destinées.

Cependant, nous nous plaisons à reconnaître que les nations civilisées semblent s'être affranchies sur le point qui nous occupe maintenant, de leur point de vue égoïste et utilitaire ; les guerres navales récentes (guerre hispano-américaine et guerre russo-japonaise) ne nous offrent, en effet, pas d'exemples de captures de navires de commerce, de prisonniers, de butin (1) faits dans les eaux neutres. Devons-nous en déduire que sur cette question, l'harmonie entre le fait et le droit se trouve réalisée ?

Non, nous pensons que la raison de cet accord doit être recherchée principalement dans les circonstances mêmes de ces guerres.

Il serait cependant exagéré de soutenir que la disparition des captures, au cours des guerres récentes, dérive seulement des faits, elle est aussi le résultat d'une situation de droit. La guerre moderne tend à se dégager de plus en plus des relations d'individus pour devenir relation de souverains, et à laisser autant que possible le commerce pratiqué par chacun des belligérants en dehors des hostilités (2).

---

(1) Les trois choses vont de pair, elles consisteront, le plus souvent, dans la capture d'un navire, dont on retiendra l'équipage prisonnier, et dont on s'emparera de la cargaison comme butin.

(2) Rappelons que la deuxième Conférence de La Haye a émis, en se séparant, le vœu : « que l'élaboration d'un règlement relatif

De plus, sur ce terrain le commerce des nations est solidaire : « on le fait crier à Paris si on le touche aux Indes », disait J.-J. Rousseau. Et dès lors, frapper une nation dans son commerce serait atteindre par répercussion celui des autres nations.

Et enfin, il est de l'intérêt des belligérants, nous avons pu déjà le constater, de se concilier le plus possible les états neutres, en n'empiétant pas sur leurs droits.

Durant les derniers siècles alors que les principes du droit des gens n'apparaissaient pas encore nettement, les captures furent nombreuses. Elles se multiplièrent au cours des <sup>xvii</sup><sup>e</sup> et <sup>xviii</sup><sup>e</sup> siècle et particulièrement durant les guerres de la Révolution et de l'Empire, où l'on vit, à côté de la flotte régulière de nombreux navires armés en course par chacun des belligérants en vue de poursuivre et de capturer les bâtiments de commerce de leur adversaire.

Les captures opérées souvent dans les eaux neutres ne laissèrent pas de soulever les protestations de la part de l'Etat dont la neutralité était ainsi lésée. Ces réclamations furent parfois écoutées : sur une plainte adressée aux Etats Généraux de Hollande par l'amirauté anglaise, un navire anglais capturé par une

---

« aux lois et coutumes de la guerre maritime figure au programme de la prochaine conférence, et que, dans tous les cas, les puissances appliquent, autant que possible, à la guerre sur mer, les principes de la Convention, relatifs aux lois et coutumes de la guerre sur mer ».

Avec l'unification, la reconnaissance, de l'insaisissabilité de la propriété privée sur mer aura fait un grand pas.

escadre française en rade du Texel (23 septembre 1760) fut relâché. Mais, elles furent aussi souvent rejetées. Il n'y avait pas encore de règle établie sur ce point, c'était dans toute son acception, le régime du bon plaisir.

Durant la Guerre de Crimée (1854-56) dans les eaux territoriales de Java, le *Lily*, navire de guerre anglais, captura successivement l'*Onny*, navire de commerce russe, et le *Nagalant*, bâtiment hollandais (juillet 1854).

Ces deux captures furent relâchées presque aussitôt, mais elles n'en motivèrent pas moins les réclamations du gouvernement hollandais auprès des autorités anglaises. Celles-ci durent s'incliner et présenter des excuses, arguant d'ailleurs d'une erreur très légitime pour la capture du *Nagalant* ; et pour celle de l'*Onny* elles prétendirent, pour se justifier, que le navire de guerre capteur se trouvait, au moment de la prise, en dehors des eaux territoriales neutres. La Hollande répondit avec raison que cette capture ayant été opérée dans les eaux neutres, la prise était illégitime.

Il est de doctrine internationaliste aujourd'hui que la capture (et dans ce mot, nous englobons les trois termes de capture, prisonniers, butin) faite dans les eaux juridictionnelles du neutre est illégale.

Le belligérant qui la commet viole la neutralité de l'Etat dans les eaux duquel il perpètre son acte et s'oblige aux réparations que celui-ci a le droit et le devoir de lui réclamer : la restitution de la prise ou du butin, la mise en liberté immédiate des prisonniers.

Nous ne pensons pas qu'on puisse atténuer cette

mesure en aucun cas, et que l'on doive admettre ici les exceptions proposées par Bynkershoek « *dum fervet opus* » et Ortolan « *côte déserte* », pour lesquelles demeure entière ici la réfutation que nous en avons faite au chapitre précédent.

Le juge Sir Will Scott estimait : « qu'un croiseur « peut saisir, dans des eaux neutres et devant une « contrée inhabitée, un navire qui s'y est réfugié pour « échapper au droit de visite, pourvu que la saisie se « fasse « sans injure (1) ».

Nous estimons que si correcte qu'ait été en ce cas la conduite du capteur, il y aura toujours « injure » envers le neutre dont la neutralité aura été ainsi violée.

Ce droit du neutre semble, à première vue, en contradiction avec le principe qui veut que l'Etat capteur soit seul compétent pour juger les questions relatives à la validité des prises faites par ses bâtiments. Mais, ce principe doit s'incliner devant un autre principe directeur de la neutralité, en vertu duquel le neutre a pleins pouvoirs de juridiction dans toute l'étendue de ses eaux, sans que le capteur ait à se réclamer de l'exterritorialité qui est attachée à son navire, dont ne saurait participer la prise.

D'ailleurs, en relâchant la prise, le neutre ne juge pas le fait même de la prise, il n'examine pas les circonstances du combat ou les motifs de la saisie, il s'en empare par cette seule raison, qu'elle a été effectuée au mépris de l'inviolabilité de son territoire.

---

(1) ROBINSON, t. V, p. 385.

Aussi, son devoir consiste seulement à se saisir de la prise pour la restituer à son propriétaire, des prisonniers faits pour les remettre en liberté, sans avoir à s'ériger en juge.

« La prise, nous dit Hautefeuille (1), n'est pas nulle  
« d'une manière absolue ; elle est seulement entachée  
« à l'égard du neutre souverain territorial d'un vice  
« dont l'effet s'il est par lui réclamé, est de forcer le  
« capteur à lui remettre cette prise ; et, comme il a lui-  
« même manqué à donner au bâtiment qui se trouvait  
« sur son territoire la protection efficace qu'il lui devait,  
« il est ensuite dans l'obligation de rendre ce bâtiment  
« à son ancien propriétaire. »

Et la prise ne sera pas libérée par le fait qu'elle aura quitté les eaux neutres où elle a été effectuée ; l'Etat neutre conserve le droit de la faire poursuivre par ses autorités sur toute l'étendue de la haute mer, et de s'en emparer pour la restituer à son propriétaire.

Et même, si conduite dans un port du souverain capteur, elle est condamnée par ses tribunaux et vendue, elle pourra être arrêtée et saisie par le neutre lorsqu'elle se présentera dans un port soumis à sa souveraineté.

C'est là, la solution préconisée par Wheaton, qui admet la valabilité de la saisie de la prise exercée sur l'acquéreur de bonne foi, lorsque le neutre a adressé au belligérant capteur des réclamations pour la restitution de la prise :

« C'est une règle technique des cours des prises, dit

---

(1) Op. cit., p. 211.

« Wheaton, de ne restituer une propriété aux réclamants  
« particuliers en pareil cas, que sur la demande du  
« gouvernement neutre dont le territoire a été ainsi  
« violé (1) ».

M. Kleen va plus loin et trouve insuffisant le droit reconnu au neutre de ne réclamer et de reprendre la prise illégale condamnée chez le capteur qu'au seul cas et à l'occasion de son retour dans ses eaux. Son devoir reste le même en tous les cas, même lorsque la prise lui échappe, seul le mode d'exécution varie, et il doit agir par tous les moyens en son pouvoir auprès du gouvernement du capteur pour que la prise soit remise en liberté. Nous souscrivons à son opinion bien que les réclamations faites par le neutre risquent fort de rester vaines (2).

La récente conférence de la paix a institué une cour internationale des prises (3) destinée à connaître en appel des décisions rendues par les tribunaux des prises des Etats capteurs dans certains cas déterminés et notamment « dans le cas d'un navire ennemi qui  
« aurait été capturé dans les eaux territoriales d'une  
« puissance neutre, dans le cas où cette puissance  
« n'aurait pas fait de cette capture l'objet d'un règlement diplomatique (4) [art. 3].

---

(1) Wheaton, édition française, t. II, p. 88 et 89.

(2) Dans les cas qui précèdent, il y a lieu de se demander quel sera le sort de l'équipage mis à bord par le capteur. Sera-t-il retenu jusqu'à l'entière libération de la prise ou laissé en liberté ? La première opinion semble préférable.

(3) Voir plus haut, p. 106.

(4) Art. 3. Convention créant une Cour Internationale des Prises.

Cette cour sera appelé croyons nous dans les guerres de l'avenir à jouer le rôle d'un pouvoir régulateur, et à limiter sur ce point l'action belliqueuse des nations au droit et à l'équité.

En résumé, les eaux neutres territoriales et littorales sont inviolables, en ce sens qu'aucune hostilité, aucun fait préparatoire d'hostilité, aucun acte d'exercice de droit de la guerre ne peut y être commis sans porter atteinte à la souveraineté, à la sécurité de l'Etat neutre.

C'est l'opinion des nations civilisées qui a pris place dans leurs déclarations de neutralité, et dans les résolutions de la dernière conférence de La Haye.

« Quand un navire a été capturé dans les eaux territoriales d'une puissance neutre, cette puissance doit, « si la prise est encore dans sa juridiction, user des « moyens dont elle dispose pour que la prise soit relâchée avec ses officiers et son équipage, et pour que « l'équipage mis à bord par le capteur soit interné.

« Si la prise est hors de la juridiction de la puissance neutre, le gouvernement capteur, sur la « demande de celle-ci, doit relâcher la prise avec ses « officiers et son équipage (1).

### Section III. — Télégraphie sans fil

*Définition. — Nouveauté de la question. — Droits des neutres sur les communications. — Convention de Berlin et seconde Conférence de La Haye.*

Un problème nouveau se pose ici : les navires de guerre étant à l'heure actuelle presque tous munis

---

(1) Art. 3. Convention concernant les droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime (renvoi de la p. préc.)

d'appareils de radio-télégraphie, nous devons nous demander si ces vaisseaux se trouvant dans les eaux neutres, pourront faire usage de leurs appareils et communiquer par la voie aérienne.

Disons au préalable quelques mots de la télégraphie sans fil et de son fonctionnement (1).

« La télégraphie sans fil est une manière de corres-  
« pondre à travers l'espace sans l'aide d'aucune ins-  
« tallation matérielle entre les postes émetteur et  
« récepteur du courant électrique, qui n'exigent pas  
« d'ailleurs un établissement permanent et sont essen-  
« tiellement mobiles. Elle consiste en effet dans les  
« vibrations produites par l'impulsion électrique donnée  
« à une antenne placée à l'extrémité d'un mât, le tout  
« d'un transport facile, à terre, sur un navire, ou sur  
« un ballon, et qui déplaçant dans l'air des couches  
« concentriques se propagent en impressionnant les  
« postes situés sur leur parcours. Ces postes recueillent  
« les vibrations en même temps que les interruptions  
« qu'elles subissent, et ainsi en y adaptant des appa-  
« reils télégraphiques Morse, les traduisant en signes  
« conventionnels suivant leur durée, on arrive à insti-  
« tuer un moyen de correspondance à de grandes dis-  
« tances ».

Ces communications si elles ont l'avantage d'être rapides et de ne pas pouvoir être matériellement interrompues ont aussi de grands inconvénients :

1° Toute émission d'ondes hertziennes trouble les

---

(1) Rapport de M. Fauchille. R. G. D. I. P. 1905. Art. de M. Dupuis, p. 374.

émissions d'ondes plus faibles faites dans le rayonnement des premières (1).

2° La production d'ondes impressionne tous les récepteurs radio-télégraphiques placés dans le champ du rayonnement de l'antenne; donc la correspondance ne pourra être secrète (2)

Ce mode de communication très usité aujourd'hui sur mer, encore plus que sur terre, n'a pas été sans créer de nouvelles situations pour les neutres, dont la guerre russo-japonaise nous offrit les seuls exemples :

1° L'établissement d'une communication de télégraphie sans fil entre Port-Arthur bloqué et le consulat russe de Ché-Fou (3);

2° La déclaration russe menaçant de traiter en espions les correspondants des journaux qui, se trou-

---

(1) Ce trouble s'exerce aussi d'ailleurs sur les communications ordinaires par télégraphie ou téléphone.

(2) On y remédie partiellement par le procédé de la « syntonisation » qui consiste à accorder les postes d'émission de telle manière qu'en émettant l'un et l'autre des ondes d'une période déterminée, les ondes émises par l'un d'eux ne puissent être recueillies par une station réglée différemment.

On pourra aussi se servir de langage secret (télégramme chiffré employé dans l'armée).

Et enfin l'on annonçait récemment la découverte de la canalisation des ondes hertziennes. Mais elle n'est pas encore entrée dans le domaine de la pratique.

(3) Un appareil de télégraphie sans fil avait été établi dans les bâtiments du consulat russe de Ché-Fou dans l'intention manifeste d'établir des communications soit avec l'armée russe soit avec la place assiégée de Port-Arthur. La Chine violait donc la neutralité en tolérant cette installation dont elle devait demander à la Russie la suppression. Mais le Japon trop zélé se chargea de détruire ce poste par ses obus.

vant sur le théâtre de la guerre, transmettent des nouvelles par télégraphie sans fil.

La télégraphie sans fil ne diffère de la télégraphie ordinaire que par le mode de propagation de ses ondes, qui se fait par ondes au lieu de fils, mais sa nature reste la même, le but qu'elle poursuit est identique. Nous pourrions appliquer ici « mutatis mutandis » les règles de droit applicables à la télégraphie ordinaire.

Celle-ci a fait l'objet d'un accord international : La convention de Saint-Pétersbourg (1874).

De même en matière de radio-télégraphie, nous serons guidés par les principes de la convention internationale de Berlin (3 novembre 1906) [1] et les résolutions de la seconde conférence de la Haye.

Avec M. Rolland (2), nous pensons que l'étude du régime juridique de cette question comporte un double point de vue : 1<sup>o</sup> Quels seront les droits de chaque Etat sur les dépêches transmises ou reçues de son territoire, question subordonnée à celle de savoir quels sont les droits de chaque Etat sur l'air qui est au-dessus de son territoire (3) ? 2<sup>o</sup> Quels sont les droits de chaque Etat sur le fait même de la correspondance ?

---

(1) Préparée par les délibérations de l'Institut de Droit international. Session de Gand (1906). *Annuaire de l'Institut de Droit international*, t. XXVI, voir p. 354, 325.

(2) De la correspondance postale et télégraphique dans les relations internationales, Paris 1901, voir p. 283 et suivantes.

(3) Question à l'ordre du jour, et dont on s'est occupé au récent congrès de la propriété aérienne tenu à Paris (1910).

C'est ce dernier point de vue que nous devons retenir ici, et nous demander quels seront les droits qu'exercera le belligérant sur les appareils installés sur ses navires lorsqu'il se trouvera en eaux neutres.

L'appareil placé sur le navire participe de son exterritorialité et le neutre qui exerce sa souveraineté ne pourra exercer son contrôle sur ces appareils.

En principe, le neutre ne pourra interdire aux navires en séjour dans leurs ports d'être munis d'appareils radio-télégraphiques qui seront comme le navire avec lequel ils feront corps « portion de territoire » national, et de s'en servir pour communiquer par l'atmosphère.

Le neutre devra donc laisser passer dans la mesure où elles n'offrent pas d'inconvénients pour lui les ondes hertziennes (1).

L'Etat neutre a avant tout le devoir de s'opposer à ce que ses eaux puissent servir de « base d'opérations hostiles ».

Si donc, il était démontré, et la chose sera relativement facile puisqu'on peut capter les ondes hertziennes, qu'un navire belligérant se trouvant dans les eaux neutres communique par télégraphie sans fil à son gouvernement des renseignements relatifs à la conduite des

---

(1) Il pourra selon nous interdire des émissions d'ondes hertziennes qui pourraient troubler ses communications radio-télégraphiques. En outre le souverain belligérant pourra être aussi déclaré responsable du trouble apporté par le navire.

Mais comment interdire ce qu'on ne peut empêcher, dit avec raison M. Rolin (*Annuaire*, t. XXVI, p. 308) et avec lui nous craignons que ce droit de l'Etat neutre de pouvoir s'opposer au passage des ondes hertziennes, ne soit purement théorique et ne puisse jamais être appliqué.

hostilités, l'Etat neutre, sous peine d'être traité par l'autre belligérant comme ayant négligé de faire respecter sa neutralité, devrait exiger la destruction de l'appareil.

C'est l'application rigoureuse du devoir d'abstention. L'Institut de Droit international (sa session de Gand) a adopté cette opinion.

« Chaque Etat neutre, dit-il, (1) a la faculté dans la  
« mesure nécessaire à sa sécurité, d'interdire au-dessus  
« de son territoire et de ses eaux territoriales, et aussi  
« haut qu'il sera utile même le simple passage d'ondes  
« hertziennes, que celles-ci soit émises par un appareil  
« d'Etat ou par un appareil privé placé à terre, à bord  
« d'un navire ou d'un ballon ».

Après lui, la convention de Berlin l'a faite sienne et la seconde conférence de La Haye y a apporté l'appui de son autorité :

« Il est interdit aux belligérants de faire des ports et  
« des eaux neutres la base d'opérations navales contre  
« leurs adversaires, notamment d'y installer des sta-  
« tions radio-télégraphiques ou tout appareil destiné à  
« servir comme moyen de communications avec des  
« forces belligérantes sur terre et sur mer (2) ».

Si le navire sur lequel est installé l'appareil ne fait que traverser les eaux territoriales sans y séjourner, il faudrait permettre à ce navire de se servir de ses appareils dans la plus large mesure, à la condition

---

(1) *Ann. t. XXVI. Art. 4. 1<sup>re</sup> partie.*

(2) *Convention concernant les droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime. R. D. I. L. C. 1905., art. 5, p. 705.*

toutefois qu'elles ne viennent pas troubler les communications partant du territoire neutre (1).

Nous appliquerons, le cas échéant, les mêmes règles à la téléphonie sans fil, invention de date récente (2), dont il est possible d'augurer la mise en application dans un avenir assez rapproché.

---

(1) Voir p. 135, note 2.

(2) La téléphonie sans fil a été découverte récemment par deux officiers de marine français.



## DEUXIÈME PARTIE

# DROITS DES NEUTRES

---

### CHAPITRE I

## LE DROIT D'ASILE

---

*Classification des droits. — Principe : Distinction de l'asile et du refuge, son utilité. — Liberté des nations. — Historique. — La fermeture des ports pratiquée par quelques nations est rejetée par la doctrine. — Solution de l'Institut de Droit international et de la seconde Conférence de La Haye.*

### Section I. — Régime des ports

*Réglementation de l'asile.*

*1<sup>o</sup> Limitation du nombre des navires. — Caractère arbitraire.*

*2<sup>o</sup> Durée du séjour. — Doctrine anglaise limitant le séjour à 24 heures. — Doctrine française ne limitant pas*

*la durée du séjour. — Tendances des nations vers la doctrine anglaise. — Seconde Conférence de La Haye.*

*3<sup>e</sup> Ordre de départ des navires. — Règle des 24 heures. — Historique. — Son adoption. — Cette dernière règle seule nécessaire. — Les événements récents. — Séjour en port neutre durant la guerre hispano-américaine et la guerre russo-japonaise ; réfutation de l'argumentation japonaise.*

Dans l'état de neutralité, nous l'avons dit, il n'est pas que des devoirs, il y a aussi, et surtout pour le neutre, des droits « fondés sur la prétention légitime de tout « Etat pacifique de ne pas être troublé par les hostilités plus que ne l'exige l'état de guerre (1). »

Ces droits du neutre seront limités par les propres devoirs d'abstention et d'impartialité issus du droit de la guerre, dont nous venons de parler.

Ces droits seront multiples pour le neutre :

I. — Il aura le droit d'exiger des belligérants le respect de son territoire maritime. Ce droit comporte certaines interdictions :

1<sup>o</sup> Interdiction, pour les belligérants, de se livrer à des actes hostiles ou préparatoires d'hostilités dans les eaux neutres ;

2<sup>o</sup> Interdiction de pratiquer des enrôlements de marins ;

3<sup>o</sup> Interdiction de se livrer à des armements et équipements ;

---

(1) M. KLEEN, op. cit., t. II, p. 3.

4° Interdiction de déposer des munitions et de vendre des prises.

Toutes ces prohibitions sont plus que des droits pour le neutre, elles s'imposent à lui comme des devoirs, et il ne pourrait y contrevenir sans violer sa neutralité. Aussi les avons-nous déjà envisagés parmi les devoirs dans la première partie de notre thèse.

II. — Le neutre aura le droit de permettre accès de ses eaux aux navires belligérants qui le demandent. C'est le droit au séjour, appelé souvent droit « d'asile ».

III. — Il aura aussi le droit de continuer, durant la guerre, le commerce qu'il exerçait librement, durant la paix, avec les autres nations (1).

Ce droit ressort des limites de notre thèse, étudions seulement ici le droit du séjour.

Variées sont les circonstances dans lesquelles un navire de guerre peut être amené à demander l'entrée des eaux neutres.

Il peut au cours d'un voyage, d'une croisière, avoir besoin de trouver, à l'abri d'un port ou dans le voisinage des côtes, un abri passager. Il demande ainsi au neutre une aide, une protection bienveillante.

Mais, il se peut aussi que ce navire soit dans l'impossibilité de continuer sa route par suite d'avaries ou de manque d'hommes, de vivres, de combustible, qu'il soit enfin poursuivi par son ennemi ; dans tous ces cas, il se trouve dans une telle détresse qu'il viendrait à

---

(1) Sauf pour les objets déclarés contrebande de guerre.

périr infailliblement si l'entrée des eaux neutres lui était fermée.

Avec plusieurs auteurs (1), nous distinguerons ces deux situations, et nous appellerons la première « asile », la seconde « refuge ».

L'asile résidera pour nous « dans la permission que « peut donner chaque souverain à un navire d'entrer « dans ses ports ou rades à son gré (2). »

Le refuge, au contraire, tient dans la nécessité pour le souverain neutre d'accorder l'accès de ses ports au navire en détresse, qu'un danger de mer, un péril imminent mettent dans l'impossibilité de continuer sa route.

Il apparait, à la différence de l'asile, comme obligatoire pour le neutre : « le refuge n'est au fond qu'un « devoir d'humanité, tandis que l'asile est une mani- « festation de l'indépendance et de la souveraineté « nationale (3) ».

Cette conception semble prévaloir, mais il se rencontre des auteurs pour repousser cette terminologie et la distinction qu'elle comporte.

M. Kleen assimile, sous le nom d'asile, l'asile au refuge en y associant l'idée d'un danger quelconque : le refuge contre un mal. Mais, il introduit une nouvelle terminologie et distingue l'asile (danger imminent) de la simple « hospitalité. »

---

(1) CALVO, op. cit., livre III, § 2668. FIORE, op. cit., § 1576. HAUTEFEUILLE, op. cit., I, p. 475.

(2) FIORE, *ibid.*

(3) CALVO, op. cit., *ibid.*

D'autres enfin, supprimant toute distinction, disent que toutes les fois qu'un navire demande à pénétrer dans un port, il demande asile, sauf d'ailleurs à distinguer parmi les cas particuliers ceux où l'asile peut être exigé.

Nous voyons dans le maintien de cette distinction, au contraire, non pas une querelle de mots, mais une différence de situations, qui amène une différence de solutions. Le refuge est un devoir pour le neutre, il doit toujours être accordé. L'asile, au contraire, est un droit, en ce sens qu'il est laissé au gré du neutre de recevoir ou de ne pas recevoir dans ses ports les navires de guerre belligérants (1).

Nous devons cependant reconnaître que la tendance actuelle est de limiter de plus en plus l'asile et de n'accorder l'accès des ports qu'aux seuls cas de détresse, c'est-à-dire de refuge. De ce fait, M. Kleen tire argument à l'encontre de la distinction de l'asile et du refuge qu'il trouve inutile. Nous reconnaissons que la suppression de l'asile trouve de plus en plus de faveur au sein des nations, en raison des avantages pratiques qu'elle procure au neutre, et il est à craindre que dans une guerre prochaine elle ne rallie la plupart d'entre elles (2).

Autrefois, à une époque où il était communément

---

(1) Pour sérier les questions, nous avons reporté ici l'étude du refuge, dont la place logique eût été dans la première partie, parmi les devoirs

(2) Dans cette prévision surtout, les instructions de la marine française prescrivent à nos escadres en manœuvres de se servir le moins possible des ports étrangers.

admis, aussi bien dans la doctrine que parmi les Etats, que tout prince avait le droit de traverser le territoire neutre en temps de guerre, et même plus tard lorsqu'on admit le neutre à exiger des sûretés en échange de la permission qu'il donnait, plus ou moins volontairement, il n'était pas besoin de parler du droit d'asile sur mer : il existait en toutes circonstances.

Mais, au début du xix<sup>e</sup> siècle (vers 1815), un revirement se produit : le neutre ne doit plus laisser pénétrer sur son territoire continental aucune force belligérante sans la désarmer, et le problème de l'asile en eaux neutres se pose. On reconnaît que la situation d'une escadre sur mer est bien différente de celle d'une armée sur terre. Elle a besoin de s'éloigner de ses ports, de battre la haute mer, de faire de longues croisières, et dans ce but elle doit pouvoir trouver sur sa route un abri pour se reposer, s'approvisionner, se réparer ; lui enlever cette faculté, c'est rendre impossible toute guerre maritime.

On reconnaît alors, comme un droit pour le neutre d'admettre dans ses ports et rades les navires de guerre belligérants, sans être tenu de les désarmer.

Cette différence de traitements correspond à la différence de situations entre la guerre sur terre et la guerre navale. Permettre à une armée continentale de se réfugier sur le territoire est pour le neutre un secours hostile donné à ce belligérant, que le devoir d'abstention lui commande d'éviter. Dans la guerre maritime, au contraire, continuer à ouvrir aux forces navales d'une

nation devenue belligérante les ports et rades, c'est lui apporter un secours de navigation (1).

Il est surabondant de parler ici, comme le fait Hall, de courtoisie internationale. Cet auteur rêve d'un asile large, simple conséquence des exigences de l'hospitalité et des bonnes relations qui doivent exister entre les gouvernements. Nous serons avec M. Kleen pour répondre que le fondement de l'asile ne doit pas être recherché dans le domaine de la courtoisie, mais doit être ramené à celui de la justice et de l'équité (2).

Mais de cet asile qui leur était accordé, les belligérants ont usé sans retenue : l'*Alabama* (1861-64), qui trouva toujours au cours de sa carrière aventureuse asile en port neutre, en est le meilleur exemple. Et alors, une réaction s'est produite dans le courant du siècle dernier.

En 1848, la ville libre de Lübeck ferma son port aux navires belligérants.

En 1854, pendant la Guerre de Crimée, l'Autriche ferma son port de Cattaro dans l'Adriatique. De même, le Danemark interdit son port de Christiansœ (Déclaration du 2 avril 1854).

De même l'Angleterre pour ses ports des îles Bahamas pendant la Guerre de Sécession ; en 1870, la Suède

---

(1) CALVO, op. cit., IX, § 669

(2) D'ailleurs à l'encontre de la théorie de HALL, on peut citer des exemples de navires admis à l'asile dans un port ennemi. En 1746, le navire anglais *Elisabeth* admis dans le port de La Havane ; ici la courtoisie n'a plus à intervenir.

pour cinq de ses ports. Ce fut aussi la solution de la Chine pendant la guerre hispano-américaine (1).

Cette fermeture des eaux scandinaves fut renouvelée au cours de la guerre russo-japonaise. Dans sa déclaration de neutralité (17 et 30 avril 1904), le Danemark interdit aux bâtiments de guerre des forces belligérantes l'accès des eaux littorales au sud de l'île de Seeland, entre le méridien d'Omo et celui de Stege.

Et pour assurer le respect de cette interdiction, les abords de ces eaux, ainsi que l'accès de la rade et du port de Copenhague, furent protégés par des torpilles automatiques fixes.

La Suède et la Norvège de leur côté fermèrent tous les ports compris dans les détroits (Skager-Rack, Catte-gat, Sund, Grand-Belt et Petit-Belt) (2).

Ces puissances ont-elles entendu manifester leur intention de refuser l'asile, sauf en cas de détresse ?

Nous pensons qu'elles ont, au contraire, en fermant certains de leurs ports, surtout obéi à l'idée de n'accorder asile au belligérant que dans les ports où elles seraient suffisamment armées pour assurer la sécurité de cet asile, principalement dans les ports de guerre et les rades fortifiées. C'est à cette considération qu'ont obéi les Etats scandinaves, peu armés au point de vue défensif, pour fermer un certain nombre de leurs ports aux navires belligérants.

---

(1) R. G. D. I. P., 1898, p. 5 et suiv.

(2) R. G. D. I. P., 1904, p. 92, 290 et suiv. M. DE LAPRADELLE.

Cette solution se comprenait d'autant moins qu'en matière de charbon, le gouvernement danois avait admis « le ravitaillement dans ses eaux territoriales, ports et baies exceptés ».

Leur exemple n'a pas été suivi par la majorité des nations. Celles-ci estiment, à raison, qu'il s'opérerait en quelque sorte une sélection naturelle : le tonnage des navires de guerre actuels leur interdisant l'accès de la plupart des ports, seuls les bassins de quelques grands ports de commerce et les rades militaires pourront recevoir ces bâtiments ; or, ce sont précisément ces ports qui sont le plus aptes à protéger la sécurité du bâtiment admis à l'asile.

Si donc ces réglementations, ordonnant la fermeture de certains ports obéissent, comme il semble, à cette idée de protection, elles sont inutiles.

D'ailleurs, la fermeture de ces ports n'était pas maintenue en cas de *détresse maritime*, et dans un sens large ces pays désignaient par là non seulement l'infortune de mer, mais encore les obligations inhérentes à la vie maritime, telles que les nécessités de ravitaillement, de réparation, ce qui était là un correctif à la rigueur de la mesure.

Ce système s'inspirait de la solution adoptée par l'Institut de Droit International dans sa session de La Haye (1898) (1).

« La concession d'asile aux belligérants dans les  
« ports neutres, tout en dépendant de la décision de  
« l'Etat souverain du port et ne pouvant être exigée, est  
« présumée, à moins de notification contraire préalable  
« blement communiquée.

---

(1) Règlement sur le régime légal des navires et de leurs équipages dans les « ports étrangers » destinés à servir de modèle aux conventions qu'il serait désirable de voir conclure par les Etats maritimes, dans son article 42.

« Toutefois, quant aux navires de guerre, elle doit  
« être limitée aux cas de véritable détresse par suite  
« 1° défaite, maladie ou équipage insuffisant, 2° péril  
« de mer, 3° manque des moyens d'existence ou de lo-  
« comotion (eau, charbon, vivres), 4° besoin de répa-  
« ration.

Après avoir admis le principe de la liberté de l'asile le règlement y apporte quant au navire de guerre une restriction qui l'entame singulièrement : pour lui pas d'asile en port neutre hormis le cas de détresse.

La Haute Assemblée s'est laissée séduire, croyons-nous, par un désir de simplification et d'unification du droit de la guerre maritime avec celui de la guerre continentale.

De là à la suppression complète de l'asile il n'y a qu'un pas à franchir. Et il peut l'être facilement si l'on considère avec quelques auteurs (1), que le devoir d'abstention impose au neutre d'empêcher le navire belligérant de constituer au sortir de ses eaux une machine de guerre plus puissante qu'à l'entrée. Or le navire admis à l'asile qui était arrivé désemparé quitte le port prêt à reprendre la lutte, il y a donc là une aide apportée à l'un des belligérants au détriment de l'autre et par conséquent violation du devoir d'abstention.

La base de ce raisonnement est fausse, l'assistance est apportée par le neutre en vue de la « navigation », par essence innocente, et non en vue d'augmenter la puissance combative du navire.

Sans doute, si l'unification avait lieu, il y aurait plus

---

(1) Citons M. Nagaoka. Op. cit., p. 629 et suiv.

d'harmonie entre le Droit continental et le Droit maritime. Mais, ne l'oublions pas, cette unification serait obtenue au détriment du droit, en faisant fléchir dans ce droit transactionnel qu'est celui de la neutralité, le droit des neutres devant celui du belligérant.

Cependant, ce pas n'a pas encore été fait, et la seconde conférence de La Haye a rejeté la réglementation adoptée par l'Institut.

« Une puissance neutre doit appliquer également aux  
« deux belligérants les conditions, restrictions ou inter-  
« dictions, édictées par elle pour ce qui concerne l'ad-  
« mission dans ses ports, rades ou eaux territoriales  
« des navires de guerre belligérants ou de leurs prises.

« Toutefois, une puissance neutre peut interdire l'accès  
« de ses ports et de ses rades, au navire belligérant  
« qui aurait négligé de se conformer aux ordres et pres-  
« criptions édictés par elle ou qui aurait violé la neu-  
« tralité » (art. 9) (1).

Ainsi se trouve sanctionné le principe de la liberté de l'asile, étudions son application dans les eaux neutres.

I. *Ports et rades*. — Les ports, les rades sont comme le territoire sous la souveraineté de l'Etat, et de cette analogie les partisans de la suppression de l'asile tirent argument pour décider que l'Etat souverain doit interdire l'accès de ses ports aux navires de guerre de même qu'il défend l'entrée de son territoire continental aux armées belligérantes.

Nous avons déjà fait ressortir que cette similitude

---

(1) XIII. — Convention concernant les Droits et Devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime.

n'était qu'apparente et que la guerre navale s'exerçait dans des conditions toutes différentes de celles de la guerre sur terre.

Nous sommes donc en présence de deux systèmes différents: le premier accordant librement asile, sauf au cas de détresse où il devient une obligation pour le neutre; le second refusant l'asile sauf au cas de détresse. Nous avons laissé déjà entrevoir que nous adopterions le premier.

Cette liberté d'action du neutre est d'ailleurs nécessaire, et les nations ont édicté des réglementations très différentes pour l'accès de leurs ports dans leurs déclarations de neutralité, les unes accordant un asile très large comme la France (1); d'autres au contraire comme la déclaration anglaise (2) se montrant très rigoureuse, indiquant par là qu'elles entendaient conserver leur entière liberté d'action et soumettre les navires belligérants aux conditions de leur choix.

Cette réglementation part de deux idées opposées. A un premier point de vue, subjectif, le neutre, prend soin en accordant l'asile, d'assurer l'absolue sécurité de ses eaux. Les conditions qui procèdent de cette première idée ont le caractère de mesures de protection prises par l'Etat neutre dans son propre intérêt, et dont la mesure est laissée à son appréciation. (durée du séjour). Elles apparaissent facultatives.

Les autres, au contraire, objectives sont imposées

---

(1) Instructions françaises du 27 février 1904, 2 op. cit.

(2) Proclamation de la neutralité 11 février 1904, op. cit. Règle 2.

au navire admis à l'asile, et ont surtout pour but d'empêcher ce navire de se livrer à des hostilités dans les eaux neutres ou des actes préparatoires d'hostilités. Elles sont obligatoires pour le neutre. Elles dérivent des devoirs de neutralité et nous ont déjà retenu dans la première partie de notre thèse.

Bornons-nous à les rappeler : Interdiction pour les navires admis à l'asile : 1° de se livrer à des combats, captures ou actes préparatoires d'hostilité dans les eaux neutres ; 2° de pratiquer des enrôlements ; 3° De se livrer à des armements et équipements ; 4° D'effectuer des réparations autres que celles de navigation ; 5° Et enfin de se livrer à des actes de nature à transformer les ports neutres en une « base d'opérations hostiles » (ravitaillement, charbon).

Les premières seules nous retiendront ici ; la réglementation se présente à plusieurs points de vue différents :

1° Limitation de navires admis à profiter de l'asile.

2° Limitation au point de vue de la durée du séjour ;

3° Et enfin au point de vue de leur ordre d'arrivée et de départ s'ils appartiennent aux deux nations belligérantes.

1° Limitation des navires.

Il est tout d'abord une restriction qui s'inspire de cette idée que les neutres se sont attachés surtout à ne recevoir dans leurs ports que des bâtiments dont l'équipage serait bien discipliné. Nous étudierons plus loin cette limitation imposée par la « qualité » du navire (1).

---

(1) Voir à l'asile aux corsaires et insurgés.

Mais si les neutres n'avaient été guidés que par cette seule préoccupation, ils se seraient exposés à voir les bâtiments belligérants venir très nombreux mouiller dans leurs ports.

Si une flotte entière recevait asile en port neutre elle pourrait nuire au mouvement, à la sécurité de ce port et léser le neutre dans son commerce. De plus, et l'histoire nous en fournit des exemples, il serait à craindre qu'elle ne soit tentée d'abuser de sa force et d'agir à sa guise sans s'astreindre au respect des lois et règlements de l'Etat souverain du port.

Aussi, un certain nombre d'Etats ont limité le nombre de bâtiments qu'ils voulaient admettre en même temps dans leurs ports.

Cette mesure est fort ancienne. Nous la rencontrons dans un traité entre l'Angleterre et l'Espagne (1604) qui fixait le nombre des navires à 6 ou 8 ; d'autres exemples nous sont fournis par le traité de Whitehall (1667) entre l'Angleterre et la Hollande qui fixa à 8 le nombre des vaisseaux que l'on veut admettre, et par celui d'Utrecht (1713) où il est dit que 4 bâtiments de guerre belligérants seulement pourront séjourner dans le port de Malte.

Cette précaution, commode pour le neutre, mais toujours arbitraire, nous le verrons, semblait appelée à disparaître lorsque la deuxième conférence de La Haye est venue lui donner un regain de faveur, en décrétant qu' « à défaut d'autres dispositions spéciales de la législation de la puissance neutre, le nombre maximum « des navires de guerre d'un belligérant qui pourront

« se trouver en même temps dans un de ses ports  
« ou rades sera de 3 (Art. 15)[1] ».

Cette disposition est venue renverser la règle qui semblait admise par les grandes puissances que la limitation était l'exception. Jusque là en dehors d'une règle expresse, la limitation ne se supposait pas. Ce fut sans doute cette considération qui, en 1825, fit revenir les autorités espagnoles sur les objections qu'elles firent à l'entrée d'une escadre française placée sous les ordres de l'amiral Jurien dans le port de La Havane.

De plus cette limitation a un sens restrictif vis-à-vis de ses devancières et porte à 3 le nombre qui était auparavant de 6 ou 8, des navires bénéficiaires de l'asile. Mais à cette objection, l'on peut répondre non sans raison que la puissance des bâtiments s'est singulièrement accrue et que le chiffre n'est pas trop faible pour des unités du type *Dreadnouth* par exemple. L'on peut ajouter aussi qu'elle est éminemment désirable pour le neutre à qui elle apporte une plus grande protection de son territoire.

Au surplus, cette limitation ne manque pas de logique. Elle le serait, certes, si nous nous étions rangés du côté de ceux qui n'accordent l'asile qu'aux seuls cas de détresse. Dans cette hypothèse l'asile est toujours dû, et il ne pourrait pour le neutre, être question d'y apporter la moindre restriction.

Nous avons donné, au contraire, la liberté comme

---

(1) Convention concernant les droits des puissances en cas de guerre maritime, op. cit. p. 705.

caractère essentiel de l'asile ; et alors, il apparaît comme naturel que dans cette libre concession de séjour le neutre vienne limiter le nombre des bâtiments à qui il l'accordera.

Mais si cette réglementation ne manque pas de logique, du moins la trouvons-nous arbitraire. Et d'abord pourquoi s'en tenir simplement au nombre des unités et ne pas faire entrer en ligne de compte la puissance navale et militaire du navire ? Le nombre de pièces, la qualité des unités sont des éléments beaucoup plus essentiels de la force combative d'une marine que le nombre de ses unités même.

De plus, elle conduirait le neutre à admettre dans ses ports les lourds cuirassés se présentant isolément ou par deux dans des ports différents, alors qu'il devra refuser l'asile à quatre torpilleurs, par exemple, dans un même port.

Nous ne pouvons adopter une règle qui conduit à de telles inconséquences.

Nous pensons qu'il n'est pas nécessaire pour le neutre, conscient de ses devoirs et soucieux de ses responsabilités, d'édicter des réglementations pour limiter, le cas échéant, le nombre de navires admis à l'asile, lorsqu'une escadre entière viendra lui demander asile dans ses ports. Sans risquer d'être taxé d'arbitraire, il lui sera toujours possible, en vertu de son pouvoir souverain, de restreindre à un certain nombre de bâtiments l'accès de ses ports.

Nous concluons, et la majorité des puissances, est de notre côté, qu'une réglementation du nombre des navires admis à l'asile est inutile.

*Durée de séjour.* — Sur ce point encore, chaque Etat a voulu affirmer sa liberté d'action, aussi bien en fixant comme il l'entendait la durée maxima de ce séjour qu'en interdisant à ceux qu'il accueillait chez lui certains actes de nature à troubler l'ordre.

Les instructions des puissances relatives à l'asile sont très variées ; cependant on peut les grouper toutes en deux systèmes que nous appelons « système français » et « système anglais » (1) du nom des deux grandes nations qui furent dans leurs récentes déclarations, les protagonistes de chacun d'eux.

Ces deux conceptions partent d'une même idée : à savoir qu'il faut accorder dans les ports neutres autant qu'il est possible l'asile aux bâtiments belligérants ; mais ce point admis, elles se séparent aussitôt.

Le système français ne limite en aucune façon le séjour dans ses dernières instructions (27 février 1904) [2] ; le bâtiment entré dans un port français pourra y séjourner aussi longtemps qu'il le jugera utile, à la condition toutefois de se conformer aux règlements du port et de ne commettre aucun acte de nature à transformer ce port en base d'opérations hostiles.

Citons parmi les nations qui suivent la doctrine française, le Brésil, le Portugal (3), Haïti ; ces Etats déclarent que

---

(1) Nous avons déjà rencontré cette dualité de conceptions, notamment en matière de droit au charbon.

(2) Op. cit. « La durée de séjour dans nos ports de belligérants non accompagnés d'une prise n'a été limité par aucune disposition spéciale ».

(3) Voir leurs déclarations. R. G. D. I. P. 1907. Doc. p. 5 et 11.

le bâtiment étranger entré dans leurs ports pourra en sortir à quelque moment que ce soit.

Les dernières déclarations britanniques (1898 et 1904) au contraire, suivant en cela le précédent établi en 1862, se montrent beaucoup plus strictes. Le navire de guerre de l'un ou l'autre belligérant entré dans un port, rades ou eaux soumis à la juridiction de la Couronne Britannique « doit quitter ces ports, rades ou « eaux territoriales et gagner la mer dans l'espace de « 24 heures après son entrée dans un de ces ports, « rades ou eaux, à moins que le temps ne soit mauvais « ou que le navire ne soit à court de provisions, « ou d'autres choses nécessaires à la subsistance de « l'équipage ou qu'il ne doive être réparé (1) ».

Cette doctrine-limitation du séjour à 24 heures, ralliée à elle un nombre imposant de nations ; citons le Danemark, les États-Unis, les Pays-Bas, la Russie (2). Ces deux dernières puissances admettent expressément la faculté pour le neutre de prolonger ce séjour en dehors de toute cause de détresse.

Mais en dehors de ces déclarations qui adoptent l'un ou l'autre système, il en est d'autres qui sont muettes sur ce point. Telles sont celles de l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, l'Espagne etc., et l'on pourrait se demander en quel sens imputer le silence de ces nations si nous n'étions portés à induire qu'elles se ralliaient aux doctrines françaises : 1° parce qu'elles

---

(1) Proclamation du 11 février 1904, règle 2<sup>e</sup>. The London Gazette. 11 février 1904.

(2) R. G. D. I. P. 1904. Doc. p. 1 à 14.

l'avaient déjà manifesté soit dans des déclarations antérieures, soit par leur coutume, 2<sup>o</sup> et aussi parce qu'elles sont surtout nations continentales, alors que la doctrine anglaise est surtout celle des puissances maritimes ou insulaires.

La dernière conférence de La Haye en présence de ces deux systèmes également puissants dans la doctrine et parmi les nations, s'est ralliée au dernier.

Art. 12. — « A défaut d'autres dispositions spéciales  
« de la législation de la puissance neutre, il est interdit  
« aux navires de guerre des belligérants de demeurer  
« dans les ports et rades ou dans les eaux territoriales  
« de ladite puissance pendant plus de 24 heures, sauf  
« dans les cas prévus par la présente convention (1) ».

Mais en limitant le séjour normal à 24 heures, elle n'entend nullement infirmer la doctrine française, les premiers mots de l'article le disent clairement et l'on serait tenté de croire que tout en manifestant ses préférences pour les doctrines anglaises, la conférence a laissé la question en état. Notre pensée est qu'elle a été beaucoup plus loin et a renversé la conception dominante parmi les nations qui pouvait se résumer ainsi : durée du séjour en port neutre en principe illimitée sauf restrictions spéciales pour lui substituer ce nouveau concept : durée de séjour limitée à 24 heures sauf extensions spéciales.

Nous ne doutons pas que la doctrine anglaise ne puise dans l'autorité qui s'attache aux décisions de cette haute assemblée, une vitalité plus grande.

---

(1) Convention concernant les droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime, op. cit., p. 704.

Nous maintenons cependant nos préférences aux règles françaises, plus larges, plus conformes aux exigences de la vie sur mer. La doctrine anglaise est trop rigoureuse; seul le cas où elle rend l'asile obligatoire excepté, l'asile qu'elle accorde au bâtiment belligérant est un leurre; à peine celui-ci a-t-il pénétré dans le port, qu'il lui faut déjà reprendre sa route.

Cette solution s'explique d'autant moins qu'à notre époque, par suite des « politiques mondiales » des nations modernes et de leur expansion coloniale, le théâtre d'une guerre maritime se trouve porté souvent à plusieurs milliers de kilomètres de la métropole, sur les côtes d'autres continents, la guerre russo-japonaise nous en offre l'exemple. Les escadres belligérantes doivent parfois effectuer des expéditions dans les mers lointaines; en cours de route, il leur faudra, en raison des exigences de la navigation, se reposer dans les ports. La chose leur sera facile si elles appartiennent à une nation qui possède, comme l'Angleterre, des ports échelonnés sur toute la surface du globe. Sa flotte belligérante pourra se passer de l'aide des neutres.

Mais cette situation de l'Angleterre est unique au monde; les bâtiments des autres puissances devront faire escale en port neutre. L'Angleterre ne tolérera dans ses eaux qu'un séjour de 24 heures qui, le plus souvent, sera notoirement insuffisant pour permettre au navire de reprendre la mer.

Et si la France et d'autres nations, au cours d'une guerre navale, malgré leur adhésion à la dernière Conférence de La Haye, maintenaient encore la doctrine libérale, elles se trouveraient, de ce fait, placées dans

une situation défavorable, en raison de ce que les facilités d'asile accordées par elles aux bâtiments belligérants feraient rechercher à ceux-ci le séjour dans les ports de ces seules puissances.

3° L'Etat neutre qui consent à recevoir les navires de guerre belligérants s'engage par là même à assurer leur sécurité durant leur séjour dans ses ports. Ce devoir de protection, qui commence avec l'entrée du navire dans les eaux neutres, serait inefficace s'il prenait fin avec la sortie de ces eaux ; il doit se prolonger pendant un certain laps de temps, très court il est vrai, après la sortie du bâtiment des eaux neutres.

Dans ce but, il doit empêcher le navire de guerre accueilli dans un de ses ports de quitter brusquement ce port pour se mettre à la poursuite du bâtiment ennemi qui viendrait à sortir du même port ou qui lui serait signalé se trouver dans le voisinage, la prescription se formule ainsi : « Un navire de guerre belligérant ne peut sortir d'un port neutre moins de 24 heures après un navire de guerre ou de commerce de l'adversaire ».

C'est la règle célèbre des 24 heures (1).

Elle apparut dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, édictée par le souci qu'avaient déjà les Etats de protéger les faibles contre l'agression brutale d'adversaires qui se livraient à de véritables guet-apens. Au cours des guerres maritimes du XVIII<sup>e</sup> siècle, elle reçut de fréquentes applications.

Déjà en 1759, une escadre anglaise entrée dans le

---

(1) Il ne faut pas la confondre avec celle que nous venons d'examiner (système anglais), limitant le séjour en port neutre à 24 heures.

port de Cadix où était mouillée une escadre française commandée par M. de Castillon, beaucoup plus faible, avait été obligée par les autorités espagnoles du port de retarder son départ de 24 heures, à compter du moment où la flotte française avait appareillé.

Nous la rencontrons à cette époque dans les instructions de la marine, dans des traités.

Les Etats-Unis l'ont fait rentrer dans les clauses de plusieurs des conventions qu'ils ont signées immédiatement après la déclaration de leur indépendance, vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Plus tard, lors de la Guerre de Sécession, le gouverneur de Southampton contraignit un navire de l'Union à ne sortir de la rade que 24 heures après le départ d'un vaisseau des Confédérés ; et durant cette même guerre aussi, la crainte de se voir appliquer la règle des 24 heures fut la cause du départ précipité de la frégate *Kearsage* qui s'était présentée à l'entrée de la rade de Cherbourg (14 juin 1864).

Les puissances, aussi bien en 1898 qu'en 1904 dans leurs déclarations de neutralité, décrétèrent que des navires ennemis au mouillage dans un port neutre ne devaient pas sortir simultanément du port et qu'un intervalle de 24 heures au moins devait s'écouler entre leurs départs réciproques. Le navire le plus faible sortirait le premier, de façon à avoir le temps de s'échapper. A force égale, le premier entré sortirait le premier. D'ailleurs, le délai de 24 heures n'était pas alors envisagé comme un délai de rigueur, mais plutôt comme une indication, une normale, et bien que certaines déclarations (Chine, Danemark, Japon, Hollande,

Russie) (1) aient fixé d'une façon invariable ce délai à 24 heures, elles ont vraisemblablement pensé que ce délai serait dans certains cas insuffisant, et que si, par exemple, l'on se trouvait en présence de deux bâtiments dont le premier sorti serait à voiles, et le second à vapeur (2), un intervalle plus long que 24 heures serait nécessaire.

Certaines déclarations des puissances l'ont édicté, aussi le Brésil qui fixe l'intervalle à 72 heures (3). Cependant cette augmentation considérable du délai peut présenter de graves inconvénients pour le deuxième navire qui est aussi forcé d'attendre trois jours : la France, l'Angleterre et l'Italie (4) l'ont compris et se sont contentées de donner aux autorités des ports le droit d'augmenter ce délai de 24 heures, de manière à assurer l'obtention du but poursuivi.

La défense d'appareiller s'applique aussi dès qu'un navire ennemi est en vue et signalé dans le port. En ce cas, le neutre se considère, à raison, comme ayant le devoir non seulement d'avertir le bâtiment au mouillage, mais encore pour lui de prolonger l'asile jusqu'à la disparition de l'ennemi ou son entrée dans le port. Cette interdiction est le corollaire nécessaire de la règle des 24 heures. La plupart des déclarations et l'Institut de Droit International l'ont adopté (5).

---

(1) R. G. D. I. P., 1898. Documents.

(2) Cette éventualité tend à devenir très rare, par suite de la diminution constante des vaisseaux à voiles.

(3) Ibid.

(4) Ibid.

(5) Session de La Haye 1898. Règlement, art. 42, § 5.

Mais l'on a pensé que ces prescriptions pouvaient souvent, et surtout dans les ports fréquentés, causer de grands embarras et retenir au mouillage les vaisseaux pendant longtemps. Pour remédier à cet inconvénient, quelques auteurs ont estimé pouvoir dispenser les vaisseaux de guerre de cette obligation, en exigeant des officiers commandant les bâtiments qui veulent sortir pendant le temps prohibé leur parole d'honneur de ne point inquiéter ni attaquer les navires entrant dans le port et déjà signalés, ni « ceux sortis dans les 24 heures précédant leur départ » (1).

Ce procédé est fort commode, mais nous ne saurions trop en proscrire l'usage. L'histoire nous offre suffisamment d'exemples de capitaines, de marins très loyaux qui ont manqué à leur parole dans des circonstances analogues.

Cependant si le commandant entré le premier dans le port n'exprime aucune intention de reprendre la mer, le vaisseau entré le dernier qui désire sortir doit prévenir les autorités du port 24 heures à l'avance. Celles-ci font connaître la notification au navire entré le premier afin qu'il ait à profiter du délai et user de son droit de priorité. S'il ne le fait pas, son ennemi peut mettre à la voile pendant les 24 heures suivantes ; passé ce délai, il est dans la nécessité de faire une nouvelle notification et d'attendre un nouveau laps de temps de 24 heures (2).

---

(1) HAUTEFEUILLE, *op. cit.*, t. I, p. 327.

(2) Le délai court non pas du moment de la notification du commandant, mais de celui de l'appareillage lorsqu'il a eu lieu immédiatement ; cette solution est admise généralement.

La règle est étendue aux navires de commerce neutres, car ils sont, le cas échéant, exposés à la visite et à la capture par les navires de guerre belligérants, et si on refusait de leur appliquer la règle des 24 heures, les eaux neutres pourraient devenir le théâtre de captures, visites, poursuites qui sont de véritables opérations hostiles.

Citons l'incident du *Linois* en 1870. Le gouvernement japonais dans sa déclaration, publiée lors de la guerre franco-allemande, s'était exprimé ainsi : « Si des « navires de guerre appartenant aux deux parties « entrent dans le même port, le navire appartenant à « l'une des parties ne pourra partir que « 24 heures « après l'autre. »

S'appuyant sur ce texte, le croiseur français *Linois* qui se trouvait dans le port de Tokio avec le navire de commerce allemand *Rein*, prétendit avoir le droit de l'arrêter sitôt qu'il serait en dehors des eaux japonaises, le texte précité ne s'appliquant pas, disait le commandant, aux navires de commerce. C'est ce qu'il fit, à peine sorti de ces eaux, dans le golfe de Yedo.

Le chargé d'affaires de Prusse, M. von Brandt, fit remarquer très justement dans sa dépêche du 11 octobre 1870 qu'il ne s'agissait pas tant de savoir jusqu'à quel point le texte de la déclaration était restrictif, mais bien si les principes généraux du droit des gens étaient ou non applicables ici. Avec raison, il considérait que la poursuite du navire allemand par le *Linois* constituait une violation au principe du droit des gens qui

veut que les ports neutres ne servent pas de base d'opérations (1).

Sur cette règle des 24 heures, l'accord est aujourd'hui unanime, il a pris place dans la deuxième Conférence de La Haye qui la traduit ainsi :

Art. 16. — « Lorsque des navires de guerre des deux  
« parties belligérantes se trouvent simultanément dans  
« un port ou une rade neutres, il doit s'écouler au  
« moins 24 heures entre le départ du navire d'un belli-  
« gérent et le départ du navire de l'autre.

« L'ordre des départs est déterminé par l'ordre des  
« arrivées, à moins que le navire arrivé le premier ne  
« soit dans le cas où la prolongation de la durée légale  
« du séjour est admise. »

« Un navire de guerre belligérant ne peut quitter un  
« port ou une rade neutre moins de 24 heures après le  
« départ d'un navire de commerce portant le pavillon  
« de son adversaire (2). »

De toutes ces limitations, nombre de navires, durée du séjour, ordre de départ, seule la dernière nous paraît nécessaire, et cette réglementation exceptée, nous accorderons avec les règles françaises au navire belligérant le droit de pénétrer dans les eaux d'un Etat neutre et d'y séjourner, à condition que ce dernier ne se serve pas de ces eaux comme « base d'opérations », c'est-à-dire n'utilise pas ces eaux « comme base d'opérations navales contre l'autre, ou dans le but de

---

(1) TAKAHASHI. La neutralité du Japon pendant la Guerre franco-allemande, R. G. D. I. P., 1901, p. 164.

(2) Op cit., p. 705.

« renouveler ou d'augmenter ses approvisionne-  
« ments militaires ou ses armes, ou de recruter des  
« hommes (1) ».

Mais dans quels cas, le port neutre sera-t-il considéré comme base d'opérations ?

D'après Hall : « on doit considérer comme base  
« d'opérations le lieu d'où une armée ou une force  
« navale tire ses ressources ou ses renforts, où elle  
« organise une expédition offensive et où elle trouve  
« au besoin un refuge (2). » Etant donné que c'est  
l'endroit d'où elle tire ses ressources et non des ressources, nous en concluons, avec M. Ch. Dupuis (3), que l'usage continu est le signe caractéristique de la base d'opérations, ce nom ne saurait être donné par conséquent au port où une flotte s'approvisionnerait accidentellement.

Mais là ne sont pas les seuls points dont le neutre qui veut empêcher les belligérants de prendre ses eaux comme base d'opérations hostiles doit se préoccuper. Il doit veiller en outre, dit Hall, à ce que ceux-ci ne considèrent pas les bassins où ils sont abrités comme l'endroit d'où ils pourront organiser une expédition offensive et où, au besoin, leurs navires pourront trouver un refuge. Ainsi si une escadre profite des eaux d'un neutre pour, à l'abri des coups de l'ennemi, opérer sa jonction avec certaines unités qu'elle devrait rejoindre en route, cette flotte s'est in-

---

(1) Deuxième Règle de Washington (op. cit.).

(2) HALL. *International. Law.* London, 1896.

(3) Op. cit., p. 458.

discutablement servie des ports neutres comme base navale, car il n'est pas douteux que c'est grâce au port neutre que sa puissance combative a été considérablement accrue. Sans doute, le neutre ne pouvait empêcher ces différentes unités de se retrouver par hasard dans ses rades ; mais ce qu'il doit interdire c'est que des navires belligérants ne prolongent leur séjour chez lui dans le but d'attendre la partie de l'escadre qui doit venir les y rejoindre.

Tolérer cela, c'est les laisser agir comme dans leurs propres ports ; or ils sont chez autrui, chez une puissance étrangère à la lutte dont ils doivent respecter la neutralité en s'abstenant de tout acte ayant un caractère hostile. Pour cette raison le service de garde monté par une flotte réfugiée ne saurait être autorisé ; c'est inutile puisqu'il est à l'abri sous la protection du neutre, et c'est dans un but manifestement hostile qu'il est pratiqué pour n'y plus revenir ensuite.

L'usage continu n'est qu'un trait caractéristique, un symptôme et non un critérium en matière de base d'opérations, il se pourra en effet qu'un combattant ne soit pénétré qu'une seule fois dans le port et pourtant se soit servi de celui-ci comme base d'opérations. Ce sera le cas s'il augmente sa puissance combative à l'aide d'armes, de munitions, en un mot qui sont *per se* éléments directs de combat.

Lors de la guerre hispano-américaine à propos de l'affaire du *Harvard*, la France se conforma à sa déclaration du 27 avril 1898. Au début des hostilités, un croiseur auxiliaire américain, le *Harvard* (1) arrivait dans

---

(1) Voir plus haut. p. 64.

le port de Fort-de-France (Martinique) pour y faire réparer des avaries reçues dans un combat soutenu contre la flotte espagnole. Il fut admis dans ce port conformément à la règle posée par les instructions françaises et y resta un certain temps. L'opinion protesta en Espagne contre la longueur du délai alloué au *Harvard*, mais la France admettant dans ses ports les navires de guerre belligérants sans limitation de durée, il n'y avait rien à reprendre à sa conduite, du moment qu'elle ne permettait pas au *Harvard* d'augmenter sa puissance militaire sous prétexte de réparations.

Examinons principalement les cas qui se sont produits durant la durée de guerre russo-japonaise.

Durant la longue odyssée que fut le voyage de l'amiral Rodjestwenski pour gagner le théâtre des hostilités, la flotte eut besoin de faire de nombreuses escales pour lesquelles on choisit principalement les eaux françaises. Cette préférence pour les ports français était compréhensible, car nombreux étaient nos ports nationaux et coloniaux situés sur la route d'Extrême-Orient. De plus n'étaient-ils pas ceux d'une nation amie et alliée.

Chacune et particulièrement les dernières de ces escales soulevaient des protestations de la part du Japon. La flotte russe s'arrêta principalement dans les eaux françaises : à Cherbourg, Brest, Alger, Dakar, Nossi-Bé (baie de Pasandoa), Sainte-Marie de Madagascar, Saïgon, baie de Cam-Ranh et de Hon-Cohé. Mais elle s'arrêta aussi dans les eaux étrangères : eaux danoises (Friedrichshafen, baie de Skagen), (eaux espa-

gnoles (Vigo), eaux marocaines (Tanger), eaux hollandaises (îles Ananbas), eaux chinoises (îles Saddle), eaux égyptiennes (Port-Saïd et Suez).

Examinons avec les faits la façon dont le Japon s'en est servi pour combattre la France et aussi ce qu'il faut penser, au point de vue du droit international, des théories soutenues dans ce débat et des tendances qui s'y sont précisées.

Le principe de l'argumentation japonaise, nous l'avons déjà rencontré au cours de ce travail. La marche de l'escadre de la Baltique est *offensive* en elle-même, puisqu'elle a pour but de se diriger vers les mers de Chine pour y combattre, et par conséquent toute aide fournie à cette flotte ne peut être que dans un but de guerre.

Sans doute le Japon admet le droit d'asile de la part du neutre pour les navires de guerre belligérants et aussi que le neutre est seul juge du nombre des navires à admettre. « Mais le cas de la flotte de la Baltique, dit-il, est un cas nouveau ». Donc à un cas nouveau, nous ne sommes pas obligés d'appliquer les règles anciennes déjà admises, mais celles que doivent dicter en l'espèce les principes du droit international.

La marche de Rodjestwensky est offensive en elle-même, parce que le fait de conduire de la Baltique dans les mers de Chine sur le théâtre des hostilités une flotte, est un acte de guerre. Le but final de cette flotte est la bataille, et chaque nouveau pas qu'elle fait vers l'endroit où cette bataille doit avoir vraisemblablement lieu, la rapproche de ce but, lui donne plus de chance

de se réaliser, et ce but est incontestablement hostile (1).

Présentée sous cette forme spécieuse et par voie d'exception, cette thèse n'aboutirait pas moins, si elle était admise en l'espèce, qu'à la suppression complète du droit d'asile. Elle manque de base juridique, elle confond la cause avec l'intention. Le droit international interdit aux neutres de laisser les belligérants se servir de leurs ports dans un but hostile, mais ce but hostile n'a rien de commun avec l'intention hostile qu'est celle qui anime tout navire belligérant. Comme nous le verrons plus loin à propos de l'incident de la Baie de Cam-Ranh qui trouvera mieux sa place là, le belligérant se sert des ports neutres dans un but hostile, quand il fait de ces ports une base d'opérations, ce qui ne fut pas le cas de la flotte russe.

Et cette thèse des Japonais, une fois admise, nous conduit aux limites extrêmes, et l'on devra dire alors que la marche d'un navire de guerre qui après une longue croisière retourne dans sa patrie est hostile, puisqu'il s'y dirige avec l'intention de s'approvisionner et de s'armer pour se rendre de nouveau au combat. Et cependant dans ce cas les Japonais d'accord en cela avec la généralité des nations, admettent l'asile parce que le but hostile est moins direct, parce qu'il se manifeste plus lointain.

Une règle de droit international aussi instable, aussi

---

(1) Et de fait d'après leur progression ascendante, on voit les protestations des Japonais devenir plus fortes, ses récriminations plus puissantes à mesure que ce but se rapproche, timides au début pour l'asile à Cherbourg, elles deviennent arrogantes pour Cam-Ranh.

imprécise qui varie dans le temps et dans l'espace, dans le cours d'une même guerre, n'est plus une règle, c'est ni plus ni moins que le retour au bon plaisir.

D'ailleurs la progression ascendante du ton des réclamations japonaises confirme notre opinion, un acte qui n'est pas sujet à réclamation dans la mer du Nord, est critiquable à Cherbourg et à Madagascar et soulève l'indignation en Indo-Chine. Ce danger est celui de toutes les théories faites pour les besoins de la cause et qui ne sont étayées en général que sur des arguments de façade.

La France qui affirma la parfaite correction de son attitude ne méritait aucun reproche.

Le gouvernement français rappela qu'il n'existait pas de Code international de la neutralité. Ce droit est essentiellement coutumier et chaque nation sous la réserve qu'elle ne dérogera aux principes directeurs de la neutralité peut l'appliquer à sa façon ; à la condition qu'elle ne laissera pas faire de ses ports une base d'opérations, chaque nation peut admettre comme elle l'entend les belligérants à l'accès de ses ports. La France en répétant en 1904 sa déclaration de 1898 n'a fait que confirmer sur ce point la tradition quasi-séculaire qui lui a été dictée par sa conscience de neutre et ses intérêts de puissance continentale.

Sachons-lui gré d'avoir su résister aux prétentions japonaises et maintenir ses règles par son attitude ferme et conciliatrice. L'Angleterre, alliée du Japon, et protagoniste de la doctrine étroite et rigoureuse en cette matière, approuva pleinement la conduite de la France. M. Balfour, premier ministre et M. Lansdowne,

ministre des affaires étrangères, séance Chambre des Communes, 9 mai 1905, ont reconnu la parfaite correction du gouvernement français.

Cette opposition entre les écoles françaises et anglaises qui provient principalement d'un sentiment pratique, disparaît lorsqu'on envisage les prescriptions imposées aux escadres belligérantes relatives à la conduite qu'elles doivent tenir pendant leur séjour dans les ports neutres. Elle n'a plus lieu d'exister en effet. Une fois les belligérants admis dans leurs ports, les différentes puissances ont à parer au même danger, ont la même crainte qu'il soit fait abus par le belligérant de l'asile qui lui est fourni. Aussi trouvons-nous l'entente complète sur les mesures de sauvegarde.

Les navires admis dans les ports neutres doivent se conformer aux prescriptions des autorités locales de l'Etat souverain.

1° La première condition - prescription est qu'ils doivent vivre dans la paix la plus complète avec tous les navires qui s'y trouvent, même avec les navires ennemis.

2° Ils ne pourront augmenter leur puissance par l'enrôlement de marins, ni effectuer des armements et équipements. Ces questions ont été étudiées par nous dans la première partie.

Demandons non seulement ici si le navire de guerre admis à l'asile peut lui-même donner asile à ses nationaux qui viendraient se réfugier à son bord ? En vertu du principe d'exterritorialité, ce bâtiment constitue une portion flottante du territoire de la nation dont il bat pavillon, et la police locale ne peut monter à son bord.

Il dépend donc du commandant du navire seul d'accorder ou de refuser asile dans ce cas (1).

Le navire admis à l'asile ne pourrait profiter de son séjour dans les eaux neutres pour y débarquer des hommes d'équipage afin de les empêcher d'être faits prisonniers par l'adversaire et de les rapatrier par voie de terre (2).

3° Ils ne peuvent se livrer à des enquêtes dans le but de se renseigner sur les forces, la position de l'adversaire, en un mot sur tout ce qui est de nature à nuire à l'ennemi. Ici se place également la question que nous avons déjà examinée des appareils de télégraphie sans fil installés à bord d'un vaisseau belligérant.

## Section II. — Régime des eaux littorales

*Asile plus large que dans les ports. — Séjour et passage.  
— Guerre russo-japonaise. — Incident de la baie de  
Cam-Ranh et de Hon-Cohé. — Protestation japonaise.  
— Justification de la conduite de la France.*

Devons-nous étendre ce régime aux eaux littorales? La réponse nous est dictée par le caractère juridique que nous avons reconnu à ces eaux. Elles participent, nous le répétons encore de la liberté de la haute mer, sous cette seule restriction que cette liberté est tempérée par la nécessité de l'Etat riverain d'assurer le respect et

---

(1) Affaires des navires portugais au Brésil le *Mundello* et l'*Alfunso d'Albuquerque* (1894). R. G. D. I. P., p. 273 et suiv.

(2) F. VERRAES, *Les lois de la neutralité*, t. II, note p. 82.

la protection de son territoire. L'asile dans les eaux littorales pourra donc être accordé au belligérant en toute liberté, mais à cette condition qu'il ne sera pas porté atteinte à la souveraineté du neutre sur son territoire, par des actes hostiles ou préparations d'hostilité comme durant ce séjour (combats, captures, visites, etc.). Ici disparaissent toutes autres limitations imposées au navire séjournant dans les ports.

Ajoutons au surplus que l'asile en eaux littorales est la conséquence directe du droit de passage que nous allons accorder (1), sans lequel il ne se conçoit pas. Quand cesse le passage et commence le séjour, et réciproquement? Question délicate qui rendrait illogique toute distinction faite dans les réglementations apportées à ces actes.

Les nations (2) ne distinguent pas les eaux littorales de leurs ports, ainsi en toute logique accordent-elles à ces eaux le même régime qu'à leurs ports, séjour illimité ou séjour réduit à 24 heures selon la doctrine qu'elles suivent. Toutefois, nombre d'entre elles, appliquent à leurs ports une réglementation spéciale qui ne s'étendra pas à la mer littorale.

Au cours de la guerre russo-japonaise, le séjour de la flotte russe dans les eaux indo-chinoises donna lieu aux violentes protestations des Japonais.

Le 17 avril 1905 on apprit à Tokio que la 2<sup>e</sup> escadre de l'amiral Rodjestvensky stationnait depuis le 13 avril

---

(1) Voir plus loin p. 184.

(2) A l'exception de la Belgique, de la France qui établissent cette distinction. Voir plus haut p. 59.

dans la petite baie indo-chinoise de Cam-Ranh pour y attendre, selon toute apparence, la 3<sup>e</sup> escadre conduite par l'amiral Nébogatoff et partie de Saint-Pétersbourg quelques mois plus tard, et de là, après la jonction des deux escadres courir sus à la flotte japonaise. Cette nouvelle souleva parmi les Nippons une émotion considérable et donna lieu à de vifs commentaires dans la presse japonaise (1). Le gouvernement français désirant éviter toutes nouvelles difficultés envoie, au reçu de la nouvelle, des instructions spéciales aux autorités navales se trouvant en Cochinchine de prendre les mesures les plus rigoureuses, de façon à empêcher toute atteinte à la neutralité (2).

Et l'on recevait le 20 avril de Saïgon une dépêche annonçant que l'amiral de Jonquières s'était rendu dans la baie de Cam-Ranh, s'y était rencontré avec l'amiral Rodjesvensky et lui avait notifié de partir dans les 24 heures en ajoutant qu'il reviendrait le lendemain pour s'assurer que cette règle avait reçu son effet. Interpellé le lendemain à la Chambre des Députés sur cet incident, le président du Conseil répondit à M. Deloncle que le « gouvernement entendait respecter scrupuleusement la neutralité entre les belligérants et que des « ordres formels, précis et répétés avaient été donnés à « nos agents en Indo-Chine, leur prescrivant d'assurer « la neutralité la plus absolue, la plus complète. »

De nouveaux ordres furent encore envoyés ce jour

---

(1) Peut-être toute cette modération cachait-elle une ruse destinée à masquer le plan de l'amiral Togo.

(2) *Petit Temps* 22 avril.

au gouverneur de l'Indo-Chine, M. Beau qui demandait de préciser encore la situation de l'escadre japonaise. Le lendemain, l'amiral Rodjesvsky appareilla et reprenait le large, soit qu'il en ait reçu l'ordre de son gouvernement, soit que de lui-même il ait voulu couper court à tout incident.

Ce départ sembla donner satisfaction aux Japonais, quoiqu'une dépêche tendencieuse et inexacte, envoyée après coup à Londres par une agence anglaise représentant les autorités de Saïgon comme ayant délibérément laissé violer la neutralité française en faveur de nos alliés, parut vouloir le remettre en état, mais M. Balfour par les déclarations qu'il fit le 9 mai à la Chambre des Communes calma l'opinion publique anglaise.

Dans les premiers jours de mai la présence de la 2<sup>e</sup> escadre du Pacifique fut à nouveau signalée dans les eaux françaises dans la baie de Hon-Cohé (ou Port Dayot). Ce séjour fut le point de départ d'une nouvelle indignation à Tokio qui voyait là une réitération de la négligence des autorités coloniales françaises, et de nouvelles demandes du gouvernement japonais au gouvernement français de prendre des mesures. L'amiral de Jonquières avec une division de l'escadre d'Extrême-Orient fut envoyé aussitôt sur les lieux. Il répondit que le 2 mai il avait rencontré la flotte de l'amiral russe dans la baie de Van-Fong et non à Hon-Cohé. Ce à quoi objecta le Japon que la baie de Van-Fong pouvait être considérée comme faisant partie des eaux territoriales françaises, ce qui fortifiait sa protestation et qui indiquait, d'ailleurs, qu'avant de se trouver dans

cette baie, l'amiral russe avait pu fort bien séjourner à Hon-Cohé les jours précédents.

Pour plus de sûreté, M. Beau pria l'amiral russe de s'éloigner. L'amiral Rodjestvenski répondit qu'il partirait le 3 mai, ce qu'il fit.

Dans ces deux dernières affaires, la France avait donné satisfaction aux protestations japonaises. Mais les Nippons, dans leur orgueil de peuple jaune, et déjà victorieux, ne furent pas satisfaits et ils se plaignirent de la négligence de nos autorités coloniales qui avaient mal et tardivement suivi les instructions suffisantes de Paris. On n'avait pas prévenu la violation de la neutralité comme la France l'avait promis après le départ de Rodjestvensky de Madagascar.

La France eut une conduite si peu partiiale à l'égard de cette flotte russe que dès qu'elle apprit leur présence dans ses eaux littorales indo-chinoises elle les pria de s'éloigner. Sans doute, le Japon aurait-il voulu que la France allât plus loin et fit exercer une surveillance continue et efficace de façon à empêcher la flotte russe de séjourner dans nos eaux neutres. Nous avons fait ressortir la presque impossibilité de la chose, et cependant un auteur japonais écrivit dans le *Temps* 14 mai : « Ce qui est impossible, c'est  
« que le Japon accepte d'une puissance comme la  
« France une telle raison. Un état qui est impuissant  
« à faire respecter sa neutralité, s'exclut lui-même du  
« bénéfice des droits accordés au neutre et substitue à  
« sa propre action celle des puissances belligérantes. »

Sur le terrain des faits, la France a bien agi et les réclamations japonaises qui prétendent que nous avons

faibli en faveur des Russes à nos devoirs, sont mal fondées. Examinons un peu ces reproches dégagés de l'ambiance des faits et voyons si la France a contrevenu aux principes de droit international.

Cette question de culpabilité de la France neutre est encore plus difficile à établir en droit que la matérialité du fait, il est en effet difficile de prouver d'une manière indiscutable qu'il a été porté atteinte à des principes, à des règlements internationaux, quand ces règlements sont discutés et admis différemment par les jurisconsultes, par les puissances.

« Sans doute disent les Japonais, la question du droit « d'asile est controversée » ; mais on ne saurait assimiler la flotte russe de la Baltique à des navires de guerre belligérants isolés, cherchant à regagner un port de leur nationalité. La situation de cette flotte était toute particulière : par la nature même de sa navigation et par son but qui était de se rendre en Extrême-Orient et d'y prendre part à des combats, elle constituait une véritable expédition hostile. Accorder des facilités et prêter des secours aux navires qui la composaient, c'était dès lors augmenter la force de son expédition hostile et aider à ses agissements belliqueux » (1).

Ce fait que le cas de l'escadre russe se dirigeant vers le lieu du combat n'est assimilable à aucune des hypothèses antérieurement prévues, le Japon l'érige en véritable postulat.

Nous avons déjà réfuté cette argumentation lorsque nous avons étudié le séjour dans les ports.

---

(1) La guerre russo-japonaise au point de vue du Droit International. H. Nagaoka. R. G. D. I. P. p. 629.

La France répondit que son attitude avait été parfaitement correcte, et qu'en droit strict et en équité, sa conscience de neutre n'était susceptible d'aucun reproche.

En droit strict : le gouvernement français rappela que sous la réserve qu'elle ne laisserait pas faire de ses eaux et ports, une base navale d'opérations, chaque nation peut régler comme elle l'entend la conduite des belligrants dans ses ports.

En équité : la France, en 1904, comme en 1898, a suivi ses règles traditionnelles, séculaires de large hospitalité au lieu de limiter comme l'ont fait la plupart des déclarations.

Le Japon en fit cependant grief à la France. Par la plume de M. Nagaoka, il soutint que ces stationnements dans les eaux françaises constituèrent une véritable base d'opérations navales de guerre, un lieu de rendez-vous de préparation, de concentration finales (1).

Examinons ces divers reproches.

Tout d'abord M. Nagaoka reproche au gouvernement français d'avoir traité comme un navire de guerre isolé la flotte russe, flotte dont le but était de se rendre en Extrême-Orient pour y prendre part à des combats navals. Accorder une aide ou prêter un secours, c'était favoriser le but hostile de cette expédition. Nous avons déjà fait litière de cet argument spécieux et de l'équivoque sur laquelle il repose.

M. Nagaoka reproche enfin à la France d'avoir laissé ses eaux tomber sous la domination complète de la

---

(1) Op. cit., p. 629 et suiv.

flotte moscovite qui en fit une base d'opérations navales.

Pendant son séjour à Cam-Ranh, qui dura jusqu'au 27 avril, les navires de guerre de celles-ci, y firent le service de garde et de sentinelle.

Il y avait là abus d'asile de la part de la flotte russe : abus d'autant plus grave que la flotte russe exerça le droit de visite pendant son séjour.

En outre, dit-il, il ne faut pas oublier que les rades françaises de l'Indo-Chine permirent à Rodjestvensky d'attendre l'arrivée de la 3<sup>e</sup> escadre de la Baltique sous les ordres de Nebogatoff.

Quoiqu'il en soit les reproches du Japon sont injustifiés. Dès que le gouvernement français fut averti officiellement des agissements de la flotte moscovite, notre ministre envoya aussitôt l'ordre de faire cesser cet état de choses.

Sans doute, l'escadre russe ne quitta pas immédiatement nos eaux territoriales, mais il fallait le temps nécessaire pour embarquer les vivres et le charbon dont le gouvernement lui permettait de se munir et appareiller.

Toujours est-il qu'aussitôt après les remontrances de nos envoyés, Rodjestvensky cessa de se servir de nos eaux et sa conduite ne fut nullement répréhensible.

En accordant à la flotte russe de faire les réparations nécessitées pour ses besoins de navigation, en l'autorisant à embarquer la quantité de vivres et de charbon dont elle avait besoin, en l'autorisant à séjourner sans limitation de durée dans ses ports et eaux territoriales, le gouvernement français n'a fait qu'observer strictement ses prescriptions du 10 février 1904.

En outre, s'il est vrai, si les faits prouvent que l'escadre russe ait fait des eaux françaises une base d'opérations navales, la France pouvait-elle être déclarée responsable d'une faute qu'elle n'avait pas commise, d'agissements qu'elle n'a pu empêcher ?

Les baies de Cam-Ranh et de Hon-Cohé sont, en effet, perdues le long du littoral de l'Annam. Elles bordent une région peu habitée, les postes télégraphiques y sont rares et les nouvelles qui en parviennent manquent parfois de précision.

De plus, il était fort difficile, sinon impossible, à notre petite escadre d'Extrême-Orient de surveiller une zone aussi étendue (un millier de kilomètres environ) que celle de Saïgon à Haïphong ; pour le faire, il eut fallu une escadre vingt fois supérieure en nombre.

Toutes ces considérations militent en notre faveur et l'Angleterre elle-même, peu suspecte par sa réglementation qui est à l'antithèse de notre déclaration, et par ses sympathies non dissimulées pour le Japon, reconnut la parfaite correction de la France en cette circonstance (1).

En outre, et cela atténue singulièrement la force des réclamations japonaises, une escadre nipponne, pendant deux mois entiers avant l'arrivée de Rodjestvensky, croisa dans les eaux de Singapour de Bornéo et de Manille, et durant ce long séjour eut de fréquents rapports avec la terre de multiples stationnements, réapprovisionnements.

---

(1) M. BALFOUR et LANSDOWNE. Ch. des Communes, 9 mai 1905, précité.

Certains auteurs concluent volontiers que de ce conflit si facilement résolu, le vainqueur n'est autre que l'Angleterre avec ses Règles de 1862.

La France, disent-ils, jusqu'à présent si jalouse de maintenir les anciennes libertés et d'accorder le stationnement prolongé aux navires belligérants en ports neutres, a dû, lors de l'incident de Cam-Ranh, s'incliner devant les théories britanniques et manifester l'idée de ne pas persévérer dans sa doctrine du séjour illimité.

Nous avons, ajoutent-ils, au cours de la dernière guerre accepté la théorie anglaise du séjour limité des navires belligérants dans les eaux neutres, ainsi que la théorie de la limitation du ravitaillement en vivres et en charbon. Au cours des hostilités, nous avons modifié notre conception au profit du Japon et au détriment de la Russie, notre alliée ; nous avons abdiqué notre système traditionnel du droit étendu des neutres pour nous rallier au système anglais du droit étendu des belligérants. Nous avons adopté dans la pratique, dans les instructions données aux agents de nos ports, la théorie du séjour limité (sans pourtant en fixer la durée maxima à 24 heures), alors que notre déclaration proclamait toujours l'ancien principe du séjour illimité ; nous avons défendu aux belligérants de faire du charbon tout à leur aise dans nos ports, alors que notre déclaration ne contenait nulle part pareille interdiction !

Il y a là des concessions faites qui permettaient de croire que dans l'avenir la France se rallierait aux théories anglaises. Cette opinion s'est accentuée avec

la deuxième Conférence de La Haye qui a consacré le triomphe des règles anglaises (1). La France a, il est vrai, ratifié récemment la Conférence de La Haye. Faut-il en induire qu'elle a ainsi renoncé implicitement, à ses règles traditionnelles en matière d'asile et s'est ralliée au principe de l'asile limité à 24 heures préconisé par la Conférence. Rien ne nous porte à le croire, et du texte même adopté par la Conférence, il ressort que celle-ci a entendu réellement respecter la liberté d'opinion et de réglementation de chaque nation sur ce point.

### Section III. — Droit de passage

*Régime différent sur mer et sur terre. — Justification du droit de passage inoffensif sur mer. — Solution de la Conférence de La Haye.*

Une conquête du droit de la neutralité moderne est d'avoir interdit sur terre le passage des troupes belligérantes en territoire neutre ; sur mer, au contraire, la traversée des eaux neutres par des forces navales belligérantes est encore communément admise.

L'on serait tenté de voir dans cette dernière situation une survivance de la prééminence du droit de la guerre sur celui de la paix. Il n'en est rien, et si la réglementation est différente dans les deux cas, cela tient à ce qu'ils diffèrent au point de vue juridique.

Le neutre est, en effet, souverain de son sol continen-

---

(1) Art. 12 précité, p. 164 et suiv.

tal, il pourra exercer sur lui son autorité la plus large et devra s'opposer au passage de forces belligérantes: dans la mer littorale neutre, au contraire l'état neutre ne possède que des droits assez restreints de police et de protection de la côte. Il nous faudra donc admettre que le simple passage d'une flotte belligérante, dans ses eaux, qui ne porte pas atteinte à la sécurité du territoire neutre, devra être toléré (1).

De plus au point de vue matériel le passage d'une flotte se présente dans des conditions différentes de celui d'une armée sur terre.

D'abord le fait de naviguer dans les eaux neutres ne constitue pas en lui-même un acte dommageable pour l'adversaire; il est le plus souvent indifférent aux fins de la guerre (2). C'est aussi peut-on dire un fait ne laissant pas de traces matérielles, passant même dans la plupart des cas inaperçu. Il n'en est pas ainsi du passage d'une armée sur le territoire qui cause toujours quelque préjudice au neutre et qui constitue une aide fournie à l'un des belligérants.

D'où on conclut que le passage sur mer est innocent.

Cet argument a sans doute sa valeur pratique mais il est d'ordre trop utilitaire pour que nous lui accordions quelque poids en droit international.

L'on dit aussi qu'il serait fort difficile d'empêcher le

---

(1) En ce sens CALVO op. cit. § 1.076. Travers Twiss op. cit. § 218.

(2) Implicitement nous reconnaissons déjà que certains passages de nature à troubler la sécurité du territoire seront interdits.

passage sur cette zone : l'état riverain ne peut protéger matériellement au moyen de navires, et de forts toute l'étendue de ses mers juridictionnelles (1) ». A la vérité l'Etat neutre ne peut défendre toute l'étendue de ses eaux au moyen d'un nombre suffisant de navires ou d'ouvrages de défense établis sur ses côtes, mais leur protection peut être assurée au moyen de « mines flottantes », de « torpilles automatiques » comme le fit une puissance neutre durant la dernière guerre (2). Nous pensons que ce mode de protection, malgré toutes les précautions prises, avertissement donné aux puissances et surveillance des eaux, entraînerait pour le neutre de trop lourdes responsabilités pour qu'il puisse recourir à ces engins (3)

Enfin il lui serait difficile d'interdire un simple passage aux vaisseaux belligérants qu'il est d'usage d'admettre dans ses ports, et dans ses rades militaires, nous dit Calvo. Sans doute, mais comme cette admission est purement facultative, il est difficile d'en tirer argument en faveur du droit au passage.

En dehors de toutes ces considérations secondaires, le droit de passage, répétons-le trouve son fondement dans la nature juridique des eaux sur lesquelles il s'exerce.

Il n'est pas étonnant alors que M. Kleen, partisan ré-

---

(1) CALVO, *op. cit.* § 1076.

(2) Le Danemark. Voir 2<sup>e</sup> Conférence de La Haye, III. Convention relative à la pose des mines sous-marines automatiques et de contact. R. D. I. L. C. 1907 p. 669 et suiv.

(3) Elles résultent principalement du fait que ces mines qualifiées de défense fixe peuvent être entraînées à la dérive par des courants et aller frapper un navire en haute mer.

solu de la théorie de la souveraineté (1), déclare que le passage sur mer, semblable au passage sur terre, doit être rejeté comme lui (2). De plus, le passage sur mer, acte de navigation n'est pas plus inoffensif que le passage sur terre « la marche est une action inoffensive « elle-même, mais qui devient coupable du moment « qu'elle se fait par des troupes belligérantes à travers « le territoire d'un neutre ; il en est de même de la « navigation par ses eaux (3). »

D'ailleurs, ajoute-t-il, cette interdiction n'apporte aucune restriction à la règle du libre passage dans des détroits unissant deux mers libres. Cette règle est dictée par le principe supérieur de la liberté des mers devant lequel l'interdiction du droit de passage doit s'incliner.

Nous rejetons cette interdiction avec la théorie de la souveraineté sur laquelle elle est basée. Ajoutons, au surplus, que la règle de la liberté des détroits n'est pas une exception imposée par le principe de la liberté des mers, mais un corollaire de ce principe.

Les navires de guerre belligérants, et nous y ajouterons les corsaires, peuvent librement traverser les eaux littorales d'un neutre, mais à la condition toutefois de respecter le droit de protection de ce dernier, et de ne pas se livrer dans ces eaux à des actes d'hostilités ou préparatoires d'hostilités. Il leur sera donc interdit durant leur traversée des eaux neutres, d'attaquer des navires ennemis, d'exercer aucune surveillance sur le

---

(1) Voir plus haut p. 25.

(2) M. KLEEN op. cit. p. 508 et suiv. En ce sens BULMERINCQ § 92 p. 358.

(3) Id. p. 508.

mouvement de l'ennemi, et enfin de se réapprovisionner en armes ou munitions fournies par les sujets de l'Etat neutre. Il faut en un mot que le passage soit inoffensif (*jus transitus innoxii*).

C'est l'opinion commune des auteurs contemporains qui a pris place dans la réglementation de l'Institut de Droit International (1) :

« Tous les navires sans distinction, ont le droit de  
« passage inoffensif par la mer territoriale, sauf le droit  
« des belligérants de réglementer et dans un but de  
« défense, de barrer le passage dans ladite mer pour  
« tout navire et sauf le droit des neutres de réglementer  
« le passage dans ladite mer pour les navires de guerre  
« de toutes nationalités (art. 5) ».

Lors des guerres navales récentes, les déclarations de neutralité des puissances furent pour la plupart muettes sur le droit de passage, cependant il nous est permis d'induire qu'aucune d'elles n'entendait l'écarter. D'ailleurs, ces guerres si fertiles par ailleurs en incidents, ne donnèrent lieu, malgré les nombreux passages en eaux neutres, à aucune réclamation de la part des belligérants sur ce point.

La dernière conférence de la paix a confirmé cet accord quasi unanime des nations et des auteurs en décidant que « la neutralité d'une puissance neutre n'est  
« pas compromise par le simple passage dans ses eaux  
« territoriales des navires de guerre et des prises belli-  
« gérantes » (2).

---

(1) Section de Paris (31 mars 1894). *Ann.* t. p. XIV.

(2) Art. 10. § XIII. — Convention concernant les Droits et Devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime R. D. I. L. C. 1907 p. 704.

## CHAPITRE II

### EXCEPTIONS A LA LIBERTÉ DE L'ASILE

---

#### Section I. — Devoir d'humanité

*L'asile devenu obligatoire en cas de détresse. — Le refuge. — Distinction dans le traitement accordé selon les cas. — Guerre russo-japonaise : incident de Shangaï. — Blessés recueillis et débarqués en port neutre. — Questions spéciales : 1° Surveillance exercée devant un port neutre où s'est réfugié un navire violateur de blocus de l'escadre belligérante. Conférence navale de Londres (1909). — 2° Transformation d'un navire de commerce belligérant en navire de guerre, interdite dans les ports, permise en eaux littorales. — Guerre russo-japonaise.*

Mais, il est des cas où la situation du navire de guerre demandant l'asile est particulièrement intéres-

sante. Sa détresse est telle qu'il serait exposé aux pires calamités si le neutre ne lui ouvrait ses ports. Dans ce cas, le sentiment d'humanité intervient pour imposer au neutre le devoir d'accorder le refuge aux malheureux qui sont à bord du bâtiment en détresse. Le refuge est donc obligatoire pour le neutre.

Il y a aujourd'hui, à la différence de l'asile, quasi-unanimité de la part des Etats à accorder l'accès de leurs ports aux navires de guerre belligérants que l'état de la mer, leurs avaries ou le manque de provisions mettent dans l'impossibilité de poursuivre leur route. La raison doit en être cherchée d'abord dans les conditions où s'exerce la guerre maritime, plus périlleuse que la guerre sur terre ; et aussi dans l'interdépendance maritime des nations, fraternité devant le malheur, qui les conduit à se prêter assistance mutuelle devant les dangers qui les menacent toutes.

Cherchons dans quelles circonstances, un bâtiment se trouvera en détresse et aura droit au refuge :

1° Le navire se trouve en péril de mer, et est menacé, qu'il soit avarié ou non, d'être détruit par la tempête ;

2° Le navire demande refuge contre la poursuite de l'ennemi, pour échapper à la destruction complète dont son adversaire le menace. Ce cas est analogue à celui de fuyards dans la guerre continentale ;

3° Le navire sans avoir d'avaries se trouve dans l'impossibilité de continuer sa navigation pour diverses raisons : manque d'hommes, trop grande quantité de blessés ou de malades à bord, ou encore par suite de manque d'approvisionnements (vivres, eau douce, combustible) ;

4<sup>o</sup> Le navire a des avaries qui l'empêchent de tenir la mer.

Dans tous ces cas, le navire et son équipage seraient en grand danger s'ils ne trouvaient pas un prompt refuge ; dans tous ces cas, le devoir d'humanité commande aux neutres d'ouvrir leurs ports « dans l'état « actuel du droit des gens, dit Hautefeuille, les vais-  
« seaux en danger en quelque nombre et quelque forts  
« qu'ils soient trouvent toujours dans les rades neutres,  
« et souvent même dans les rades ennemies, un refuge,  
« un abri contre le danger » (1) :

Dans tous ces cas de détresse, le refuge sera accordé, mais le sera-t-il de la même façon ? Il faut distinguer selon que le navire se trouve en détresse soit par péril de mer ou manque d'approvisionnements, et celui où sa détresse sera la conséquence de la guerre maritime.

Dans le premier cas, le navire ne pourra plus continuer sa navigation sans courir de grands dangers, soit parce qu'il ne peut plus lutter contre la mer, soit parce qu'il manque des approvisionnements les plus nécessaires : en un mot, dans ces cas où aucune de ces détresses n'est la conséquence directe des hostilités, il a toujours été admis qu'on laissera le navire procéder aux réparations reconnues nécessaires pour lui permettre de tenir la mer et le laisser embarquer une certaine quantité de vivres et d'approvisionnements dont il a besoin. L'asile est donc plus large ici que sur le territoire continental, là l'Etat neutre ne permet jamais aux troupes réfugiées sur son territoire de s'y

---

(1) Op. cit., p. 476.

rassembler, s'y réorganiser et en ressortir pour de nouvelles hostilités.

D'ailleurs si l'on assimilait le refuge maritime à celui accordé sur le continent, ce serait le rendre illusoire. La doctrine est unanime en notre sens.

Les seules divergences qui se produisent parmi les auteurs sont relatives aux détails d'application de cette règle et se manifestent sur la quantité d'approvisionnement qui peuvent être fournis dans le cas de détresse pour manque de provisions. Mais la fourniture de tout ce qui pourra être considéré comme renfort, des objets d'armement, d'équipement et de la contrebande de guerre sera sévèrement proscrite au neutre. De même pour l'amarinage.

Mais il n'en sera plus ainsi dans le cas où la détresse sera la conséquence de la guerre maritime, ce qui a lieu lorsque le navire demande à pénétrer dans le port pour échapper à la poursuite qui le met en péril.

Ici, le neutre ne devra pas, sous peine de violer sa neutralité, laisser repartir, prêt à reprendre la lutte, le navire qu'il avait accueilli par humanité, au moment où il allait devenir la proie de l'ennemi.

Aussi devra-t-il le retenir pendant toute la durée des hostilités, le désarmer, de façon à ce qu'il ne puisse plus prendre aucune part à la guerre. Ce cas est analogue à celui d'une troupe continentale pourchassée par l'ennemi et pénétrant sur le territoire neutre, le refuge lui sera accordé dans les mêmes conditions.

La plupart des auteurs sont en ce sens, et l'Institut de Droit international les a suivis en 1898 :

Art. 42 § 3. — « Un navire belligérant se réfugiant  
« dans un port neutre devant la poursuite de l'ennemi,  
« ou après avoir été défait par lui, ou faute d'équi-  
« page suffisant pour tenir la mer, doit y rester jusqu'à  
« la fin de la guerre. »

On a reproché à l'Institut d'assimiler à la détresse par la suite d'hostilités le manque d'équipage suffisant pour tenir la mer, et d'avoir ainsi établi une distinction critiquable entre le manque de moyens de locomotion et le défaut d'équipage. Dans le premier cas, le navire a le droit de se réapprovisionner pour tenir la mer ensuite, tandis que l'amarinage lui est interdit et il ne peut quitter le port neutre.

L'amarinage, à la différence de la fourniture de vivres, contribue normalement à augmenter la force combative du navire, et c'est cette distinction seule qui est la cause de la différence de traitement accordé par cet article dans les deux cas.

Nous pensons cependant qu'il est exagéré de retenir le navire jusqu'à la fin des hostilités, et qu'après lui avoir fourni le nombre de marins strictement nécessaire pour tenir la mer, le neutre doit lui accorder la sortie de ses eaux pour regagner en droiture le port national le plus proche.

Dans le cas d'avaries, répétons ici ce que nous avons dit dans notre première partie, il ne sera accordé au navire de se réparer que pour cause de navigation, et en cas d'avaries causées par la navigation seulement.

Cependant, Hautefeuille et quelques auteurs sont d'un avis contraire : ils admettent même l'entrée des navires belligérants dans le port neutre, sans raisons

spéciales; le navire ainsi recueilli trouvera dans le port neutre tous les moyens de réparer les avaries souffertes par les accidents de mer et même par le combat, et il pourra se mettre en état de reprendre la mer, c'est-à-dire de recommencer les opérations militaires.

« La loi humaine est la même qu'elle provienne d'un « fait de guerre ou d'un autre fait (1). »

Ce n'est pas ici, disent-ils, prêter au belligérant assistance contre ses ennemis, mais contre les périls de navigation. Cette distinction est fausse, c'est surtout et plus contre l'ennemi que contre la navigation que le navire demande refuge.

Durant la guerre russo-japonaise, ces principes furent fidèlement appliqués par les neutres :

Citons à nouveau, le cas du *Reshitelny* à Ché-Fou, mis en demeure de désarmer par la Chine, dont la conduite fut sans reproche. Mais, les événements décidèrent autrement (2).

De même, l'Allemagne appliqua loyalement les principes aux cuirassés russes *Cesarevitch* et le *Novik* réfugiés à Kiao-Tchéou (3).

Les Etats-Unis agirent de même : trois cuirassés russes l'*Aurora*, l'*Oleg* et le *Jimchug* qui avaient échappé au désastre de Tsou-Shima non sans avoir été endommagés, avaient réussi à joindre le port de Manille dans les îles Philippines. Ces navires furent, sur

---

(1) M. KLEEN, op. cit., t. II, p. 40.

(2) Voir plus haut, p. 115.

(3) Voir plus haut, p. 65.

l'ordre des Etats-Unis, désarmés et retenus avec leurs équipages jusqu'à la fin de la guerre.

Pareille décision fut prise à Saïgon par les autorités françaises vis-à-vis du croiseur russe *Diana* (août 1904).

Cependant à la suite de la même bataille de Port-Arthur (11 août), l'arrivée du croiseur russe *Askold*, accompagné du destroyer *Grossovoï* dans les eaux chinoises, faillit soulever des difficultés :

Ces deux navires se présentaient en eaux neutres après un combat acharné qui les avait laissés dans un état de mutilation effroyable.

Sachant leur présence dans les eaux chinoises, le consul du Japon, à Shangai, demanda au tao-tai (préfet chinois du port) de cette ville que les deux navires russes quittent immédiatement le port, ou qu'il fût procédé à leur désarmement.

Ce à quoi le consul de Russie répondit que ni l'*Askold* ni le *Grossovoï* ne se trouveraient en état de reprendre la mer avant d'avoir subi des réparations. Mais le Japon maintint ses réclamations et déclara que ces vaisseaux devaient se borner aux réparations indispensables pour leur permettre de reprendre la mer, laissant entendre qu'il était décidé, au besoin, à soutenir par la force les droits qu'il revendiquait.

Le tao-tai, peu confiant dans la fermeté de son gouvernement à maintenir ses droits à l'encontre du Japon, invita le consul russe à faire en sorte que l'*Askold* et le *Grossovoï* quittent le port dans les 24 heures.

Le consul russe répondit en demandant un délai plus long pour les réparations urgentes et indispensables,

arguant qu'un délai si court était dérisoire et contraire aux lois de la neutralité.

Le lendemain (14 août), les deux navires entraient dans un dock de réparations.

Le 19 août, le tao-taï de Shangaï adressait au Consulat russe une nouvelle note demandant que le *Grossovoï* quittât le port dans un délai de 24 heures et que l'*Askold* achevât ses réparations urgentes dans un délai de 48 heures, et repartit ensuite après un dernier délai de 24 heures, faute de quoi les deux navires devraient désarmer. Le même jour, le consul japonais envoie une nouvelle note comminatoire au tao-taï et le surlendemain (21 août) se présente devant Wou-Soung, avant du port de Shangaï, un contre-torpilleur japonais pour, au besoin, appuyer par la force les réclamations de son consul. Sur cette menace, le tao-taï se montre plus intransigeant encore, et déclare au consul russe que la Chine elle-même désarmerait les navires en retenant les équipages prisonniers pendant la durée de la guerre, si les Russes n'obéissaient pas à l'injonction de désarmer ou de partir. Le consul de Russie, tout en protestant contre cette violation des droits de la Russie en tant que puissance belligérante, demande de nouvelles instructions au consul de Russie à Pékin.

Le tao-taï de plus en plus perplexe, avisant le consul des Etats-Unis à Shangaï, doyen du Corps consulaire étranger, que la Chine étant incapable de protéger les concessions étrangères contre une agression japonaise, il n'avait aucun moyen à sa disposition pour faire obéir la Russie à ses injonctions réitérées.

Le consul des Etats-Unis convoqua, pour le lende-

main, tout le corps consulaire qui, après une longue discussion, adopta la proposition du consul anglais tendant à en référer aux autorités de Pékin. En attendant, les travaux de réparation devaient cesser pendant 48 heures à bord des navires, et les consuls ne devaient prendre aucune mesure nouvelle avant d'avoir reçu des instructions de leurs gouvernements respectifs.

A l'unanimité, il fut décidé aussi que la Chine, tout en référant aux consuls étrangers, n'en conservait pas moins sa responsabilité pleine et entière de puissance neutre.

Le lendemain 23 août, le tao-taï, sur ordre reçu du waï-wou-pou, fit notifier à nouveau sa décision au consul de Russie et invitait la Compagnie anglaise des docks à faire cesser tous travaux à bord de l'*Askold*, ce qui eut lieu.

Aussi pour couper court à toute complication internationale, le cabinet de Saint-Petersbourg fit signifier à son consul de procéder au désarmement des deux navires, ce qui fut fait dès le 28 août, et ils restèrent à Shangai avec leurs équipages pendant toute la durée de la guerre.

Si nous avons conté le détail de cet incident, c'est à seule fin de montrer combien les principes les moins discutés sont différemment appréciés par chacune des nations, au gré de leurs intérêts.

Les Japonais se fondaient sur la règle anglaise des 24 heures, mais ils oubliaient sciemment que ces règles anglaises admettent le séjour plus long pour cause de réparations :

« Dans le cas où le navire belligérant, réfugié en  
« port neutre, doit subir des réparations, les autorités  
« du port devront le mettre en demeure de reprendre la  
« mer aussitôt que possible après l'expiration du délai  
« de 24 heures, et ne lui permettront pas de prendre  
« des provisions autres que celles nécessaires pour ses  
« besoins immédiats. Aucun des navires qui auront été  
« autorisés à séjourner ne restera dans ledit port plus  
« de 24 heures après que lesdites réparations auront  
« été effectuées (règle 2<sup>e</sup>) ».

Le Japon par son audace, ses prétentions exagérées, et la Chine par sa faiblesse avaient manqué gravement ici aux règles du droit international (1).

Le neutre a-t-il le droit d'accueillir les blessés, malades, naufragés qu'un navire belligérant lui amène dans ses ports ?

Le droit pour le neutre de sauver les blessés, naufragés du belligérant n'est plus contesté aujourd'hui ; et même il apparaît pour le neutre comme un devoir dans la plupart des cas. Ce ne sont plus des combat-

---

(1) Une nouvelle difficulté se produisit encore quelques jours après sur le sort que devaient suivre les équipages russes. La Chine avait d'abord autorisé les marins à retourner en Russie, sauf ceux destinés à la garde du navire. Les Japonais sommèrent la Chine d'empêcher que les marins du *Grossovoï*, de l'*Askold* ne reprissent du service. La Chine, suivant la coutume, se proposa de leur faire prêter le serment de ne plus prendre part à la guerre. Le Japon protesta et son consul notifia aux consuls des puissances neutres que tout navire quittant le port avec des marins russes à son bord serait capturé par la flotte japonaise au large de Shangaï. Il fut décidé en fin de compte que les équipages resteraient en Chine et seraient répartis entre différents ports à traités où existaient des consulats de Russie.

tants, mais de véritables épaves humaines que le neutre trouve devant lui, et la grande loi de solidarité humaine, le devoir d'humanité devant lequel doivent s'incliner les règles les plus assises du Droit international public, lui commandent de secourir ces malheureux hommes.

Mais une fois l'homme sauvé, il reste devant lui le combattant, et il doit en toute impartialité, veiller à ce que son intervention charitable ait pour effet de permettre au marin qu'il vient d'arracher à la mort, de retourner au combat.

Et pour être assuré qu'ils ne prendront plus part aux hostilités, dit-on, le neutre doit les retenir chez lui jusqu'à la fin de la guerre, ou les renvoyer dans leur pays sous la condition expresse qu'ils ne prendront plus aucune part aux hostilités. Cette dernière solution me paraît critiquable pour la raison déjà donnée (1) du peu de scrupules qu'éprouvent des combattants, libérés sous serment par le neutre, à trahir la foi jurée.

Et la deuxième conférence de La Haye a sanctionné cette opinion aujourd'hui unanimement adoptée dans la convention pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève.

« Art. 13. — Si des blessés, malades ou naufragés  
« sont recueillis à bord d'un vaisseau de guerre neutre,  
« il devra être pourvu, dans la mesure du possible à  
« ce qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part  
« aux opérations de la guerre ».

« Il en serait de même s'ils étaient tombés entre les

---

(1) L'histoire nous en offre de nombreux exemples.

« mains d'un navire de guerre de leur adversaire, et  
« par conséquent prisonniers de guerre. Celui-ci ne  
« pourra les diriger en port neutre ».

Et cet article ajoute :

« Les frais d'hospitalisation et d'internement seront  
« supportés par l'Etat dont relèvent les naufragés, bles-  
« sés ou malades ».

Un problème délicat et d'origine récente occupe aujourd'hui la doctrine. Faut-il admettre comme licite la surveillance (1) exercée devant un port neutre où s'est réfugié un navire violateur de blocus par un vaisseau de guerre belligérant.

La question fut soumise récemment à la Conférence navale tenue à Londres (1909) [2] entre les grandes puissances maritimes réunies, et celle-ci adopta la solution suivante : « Le navire qui, en violation du  
« blocus, est sorti d'un port bloqué ou a tenté d'y ren-  
« trer, reste saisissable tant qu'il est poursuivi par un  
« bâtiment de la force bloquante. Si la chasse est abandonnée ou si le blocus est levé la saisie n'en  
« peut plus être pratiquée ».

Et appliquant ce principe au cas où le navire poursuivi venait à trouver refuge en port neutre, M. Renault, représentant de la France à cette conférence et dont l'autorité fut grande dans la direction de ses débats, déclarait dans le commentaire qu'il donnait de

---

(1) Cette surveillance qui constitue un acte préparatoire d'hostilité ne pourra être pratiquée qu'à la limite des eaux neutres.

(2) *Revue Politique et Parlementaire*. LÉMONON, p. 47 à 67.

cet article, que le navire poursuivant pourrait attendre à la limite des eaux neutres la sortie du navire poursuivi, de telle sorte que le refuge en eaux neutres aurait produit le seul effet de suspendre, mais non d'abandonner la poursuite.

Nous n'hésitons pas à voir là l'opinion unanime des neuf grandes puissances signataires de la conférence et à croire qu'elles ont pensé à juste raison qu'il eût été abusif de voir dans le seul fait du refuge du navire traqué en eaux neutres un événement de nature à faire cesser complètement la poursuite. Le navire violateur de blocus ne s'est-il pas volontairement placé dans une situation en quelque sorte délictueuse et la répression de la faute commise par lui est suspendue mais non anéantie par le respect qui doit être accordé aux eaux neutres où il a trouvé refuge.

La protection qui s'exerce alors sur lui cessera dès qu'il aura quitté ces eaux.

Mais n'oublions pas qu'un raisonnement très juridique peut parfois nous conduire à des conséquences trop rigoureuses, *summum jus, summa injuria*, et nous craignons que cette solution très logique n'accorde un sérieux avantage au navire poursuivant. Ce dernier verra en effet par le fait du refuge du navire en eaux neutres augmenter ses chances de poursuite, et il pourra presque à coup sûr s'emparer de son ennemi à la sortie des eaux neutres.

Toutefois, cet avantage indirect fourni au poursuivant aura sa contre-partie, il pourra se produire en effet que pendant le temps où il guette le navire réfugié, le blocus vienne à être levé dans le port d'où ce

dernier s'était enfui ; dans ce cas notre opinion est que celui-ci doit recouvrer toute sa liberté d'action.

Mais il surgit ici une nouvelle difficulté sur le point de savoir quel est le moment exact où il faudra considérer le blocus comme levé pour le navire réfugié. Est-ce cela où le blocus a été effectivement levé ou celui à partir duquel la nouvelle sera parvenue à la connaissance du navire poursuivant.

Cette question est nouvelle en pratique aussi bien qu'en doctrine, nous accorderons notre suffrage à la seconde solution qui nous semble à la fois la plus logique et la plus équitable.

Il ressort clairement de tout cela que le navire poursuivi à le plus grand intérêt à prolonger le plus longtemps possible son séjour en eaux neutres soit pour lui permettre d'attendre dans la levée du blocus l'événement libérateur, soit pour lasser la surveillance de son adversaire.

Aussi la puissance neutre devra-t-elle veiller à déjouer ces calculs et à se montrer très rigoureuse dans l'asile accordé. Elle pourrait selon nous réglementer en ce cas l'asile comme en matière de prises.

La déclaration de Paris (1856), qui abolissant les armements en course, avait omis faute d'exemples de réglementer la transformation des navires de commerce d'un belligérant en navires de guerre au cours des hostilités.

La question se posa pour la première fois au début de la guerre franco-allemande : le roi de Prusse Guillaume, par une ordonnance du 24 juillet 1870, faisait appel à tous ses sujets et plus spécialement aux arma-

teurs en vue de la création d'une flotte volontaire destinée à venir en aide à la marine de guerre prussienne dans la lutte qu'elle allait à avoir entreprendre contre la France. Les bâtiments composant cette flotte seraient placés sous la seule direction d'un officier de la marine militaire.

Cette ordonnance ne fut qu'une tentative ; cette flotte auxiliaire ne se constitua pas, la victoire des troupes allemandes sur terre en atténuait le besoin. Le gouvernement de la France, fort occupé par ailleurs, ne protesta pas officiellement contre cette ordonnance.

Par la suite, ce premier jalon posé par le gouvernement prussien fut diversement interprété par les auteurs. Certains ne virent là qu'un moyen détourné de rétablir l'armement en course aboli par la déclaration de Paris de 1856 (1), d'autres au contraire voyaient dans cette transformation exercée sous certaines conditions, un moyen parfaitement licite.

Cette pratique offrait aux Etats devenus belligérants des avantages trop évidents pour que ceux-ci n'aient garde d'y recourir ; et les grandes puissances maritimes, la France, l'Angleterre, les Etats-Unis, l'Allemagne stipulèrent par la suite dans leurs traités avec les compagnies de navigations qu'elles se réservaient le droit en cas de guerre de faire des grands paquebots des croiseurs auxiliaires de leur flotte et soumis à la juridiction de la marine de guerre.

La Russie adopte et réglemente aussi cette transformation, elle reconnaît et subventionne chez elle une

---

(1) Dupuis, op. cit. n° 83. Pillet, op. cit. 2<sup>e</sup> édit n° 28.

société particulière navale faisant du trafic en temps de paix à la condition qu'en temps de guerre ses bâtiments soient incorporés dans la marine militaire russe, et que par conséquent ils présentent toutes garanties pour la stricte observation des lois de la guerre.

Les autres nations, muettes sur ce point, semblent pour la plupart admettre cette pratique. D'ailleurs, la transformation fut expérimentée durant la guerre hispano-américaine sans qu'il y eut protestation (1).

Durant la guerre russo-japonaise, les deux adversaires y eurent recours : le Japon fit des paquebots de ses grandes compagnies de navigation des croiseurs auxiliaires et plusieurs de ces navires de guerre (16) figurèrent à la bataille de Tsou-Shima.

Ainsi envisagée la transformation semble être acceptée par tous et la deuxième conférence de La Haye y a posé les conditions suivantes (2) :

1° Le navire doit être placé sous l'autorité directe, le contrôle immédiat et la responsabilité de la puissance dont il porte le pavillon ;

2° Il doit porter des signes distinctifs extérieurs des bâtiments de guerre et de sa nationalité ;

3° Le commandant doit être au service de l'Etat et dûment commissionné par les autorités compétentes et son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte volontaire ;

---

(1) Est-ce parce que les deux puissances belligérantes admettaient encore la course ? L'Espagne a adhéré depuis à la déclaration de Paris (18 janvier 1908).

(2) R. G. D. I. P., 1907. Doc. p. 64.

4° L'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire ;

5° Le navire doit observer dans ses opérations les lois et coutumes de la guerre ;

6° En outre le belligérant doit mentionner le plus tôt possible cette transformation sur la liste des bâtiments de sa flotte militaire.

Ces conditions remplies, l'assimilation complète (1) sera faite tant au point de vue du droit de la neutralité que de celui de la guerre entre cette flotte volontaire et celle régulière.

Mais cette transformation pourra-t-elle s'opérer dans les eaux neutres, en un mot le paquebot qui a quitté sa patrie, navire de la flotte volontaire, peut-il dans les eaux neutres opérer sa transformation en croiseur auxiliaire de la marine belligérante.

Tout d'abord elle ne peut avoir lieu dans un port ou dans les eaux nationales neutres, ces eaux font partie du territoire neutre, et cette transformation est un acte de souveraineté que peut seul faire l'Etat souverain du territoire, tout comme l'enrôlement. Et s'il avait lieu, ce commissionnement constituerait de la part de l'Etat neutre qui l'aurait toléré une violation de sa neutralité ; la transformation d'un bâtiment de commerce en navire de guerre, ayant pour effet d'augmenter la force combative de ce belligérant, serait une aide apportée à ce belligérant et un manquement au devoir d'abstention dont l'adversaire belligérant aurait le droit de demander raison.

---

(1) Plus absolue que celle qui existe sur terre et sur mer entre les francs-tireurs et l'armée régulière.

M. Rey (1) admet toutefois que cette assistance pourrait être tolérée de la part d'un Etat allié à l'un des belligérants. Mais de deux choses l'une, lui répondrons-nous : ou cet allié a pris fait et cause (et la chose lui sera la plupart du temps possible) pour le belligérant son ami et est entré dans la lutte avec lui ; de ce fait ses eaux ne sont plus territoire neutre et cette transformation pourra s'y effectuer. Ou il reste en dehors des hostilités (2) et entend rester neutre. En ce cas, il ne peut autoriser cet acte qui constituerait une violation de sa neutralité.

Les principes que nous venons de développer reçoivent leur application également en eaux littorales, si l'on considère le droit d'un pays côtier sur la mer littorale, comme un droit de souveraineté (3). Mais pour nous qui croyons que l'Etat souverain n'a que certains droits limitatifs de police et de sauvegarde sur la mer qui baigne sa côte, en dehors desquels cette zone maritime est soumise au même régime juridique que la haute mer, nous estimons que ce commissionnement ne portant nullement atteinte à la sécurité de l'Etat côtier, nous appliquerons la même solution aux eaux littorales qu'à la haute mer.

Etudions donc cette transformation opérée en haute mer. Un incident de la guerre russo-japonaise a posé cette question au premier plan de l'actualité : Dans le

---

(1) R. G. D. I. P., 1907, p. 507 et suivantes.

(2) La France et l'Angleterre durant la guerre russo-japonaise.

(3) Rey art. précité.

milieu du mois de juillet 1904, le *Smolensk* et le *Saint-Pétersbourg*, deux navires de la flotte volontaire russe avaient quitté Odessa port d'attache de la marine auxiliaire et franchi les Dardanelles sous pavillon commercial, se rendant dans la mer Rouge. Là, ils se mirent en devoir après avoir hissé leur pavillon de guerre, de surveiller les bâtiments neutres qu'ils soupçonnaient de transporter de la contrebande de guerre à destination du Japon : mesures justifiées d'ailleurs par la grande quantité de marchandises et de munitions que le Japon recevait d'Europe.

Le 18 juillet le vapeur anglais « *Malacca* » fut arrêté par le *Saint-Pétersbourg*, et trouvé porteur d'une grande quantité de munitions de guerre à destination de Hong-Kong, mais que le commandant russe soupçonnait d'être à destination du Japon ; le capitaine anglais se refusa à montrer sa lettre de connaissance en contestant la qualité de navire de guerre au *Saint-Pétersbourg*. Le navire fut saisi avec son équipage et emmené à Port-Saïd comme prise belligérante.

Presque en même temps le *Smolensk* arrêta dans les mêmes parages le steamer allemand « *Prinz Heinrich* » et capturait tout ce qui s'y trouvait en munitions et correspondance à destination du Japon.

L'Angleterre aussitôt protesta avec véhémence auprès du gouvernement russe sur le droit que s'étaient arrogés les vaisseaux ainsi transformés de visiter et au besoin de capturer les bâtiments de commerce anglais (représentations soumises sur ce point au comte Lamsdorff par sir Ch. Hardinge).

Ce à quoi la Russie répondit qu'on ne saurait empê-

cher des navires marchands de se transformer en navires de guerre lorsqu'ils sont en pleine mer.

Et l'ambassade anglaise répondit que sur la question en litige il était nécessaire d'établir une distinction : elle soutenait que les navires russes n'étaient nullement des navires marchands transformés, mais de véritables navires de guerre, qui cachaient leurs canons et arboraient leur pavillon aussitôt les Dardanelles franchies.

Cette discussion laissa dans l'ombre le nœud de la question qui était de rechercher dans quelles conditions les navires russes avaient reçu une commission officielle leur donnant le droit d'arborer le pavillon de guerre.

En effet pour qu'un navire de la flotte volontaire se transforme en navire de guerre, il ne lui suffit pas d'installer son artillerie sur le pont ; il lui faut pour être assimilé au navire belligérant, une commission officielle délivrée par le souverain qui est en quelque sorte sa « lettre de service ».

Les navires russes étaient porteurs, a déclaré le gouvernement russe, de cette commission sous pli cacheté à n'ouvrir que dans la mer Rouge.

Pour le surplus, elles s'étaient conformées à la réglementation russe à cet effet. Nous admettons le droit pour toutes les nations d'armer en mer des navires marchands ayant quitté leur port d'attache sous pavillon commercial, à la condition qu'ils soient dûment commissionnés à cet effet et que cette commission s'effectue suivant les statuts et règlements constitutifs de la flotte volontaire. C'est ainsi qu'a résolu l'Allemagne pour les bâtiments de l'« Ostasiatischer Loyd », qui sont admis en vertu de leurs règlements à armer en pleine mer.

Puisque la pleine mer est libre, il est permis d'y accomplir un acte de puissance publique tel que celui-ci à la condition qu'il ne soit pas entaché de clandestinité. Nous déciderons donc que cette transformation en eaux littorales neutres peut être librement pratiquée à la condition qu'elle soit en conformité des lois et règlements et qu'elle ne porte pas atteinte à la nécessité de l'Etat neutre.

Il est regrettable qu'à la 2<sup>e</sup> conférence de La Haye et à la conférence navale de Londres (1909) (1), l'entente des grandes puissances navales n'ait pu se faire sur ce point, des vues opposées s'étant manifestées. Cependant à cette dernière conférence il y eut accord sur la question subsidiaire de la transformation en pleine mer d'un bâtiment de guerre en navire marchand qui est interdite durant la guerre (2).

Doit-on conclure par argument *a contrario*, que la conférence navale semble vouloir rejeter la transformation des navires marchands en bâtiments belligérants opérée en pleine mer. Nous ne le pensons pas et d'ailleurs selon nous cette sorte d'argumentation est trop spéciale pour engendrer des concepts de droit international. Nous concluons qu'après comme avant la conférence, la question reste entière.

---

(1) La conférence navale de Londres 4 décembre 1908 - 26 février 1909. Revue politique et parlementaire 1909 p. 47 à 67.

(2) On envisageait surtout le cas d'un bâtiment de guerre, navire de commerce récemment transformé venant à dépouiller son caractère de belligérant pour pouvoir librement se ravitailler ou se réparer en port neutre sans subir des restrictions imposées aux bâtiments de guerre.

## Section II. — Restrictions à la liberté de l'asile

1° *L'asile aux prises, refusé par quelques nations. —*

*Règle française : limitation de l'asile à 24 heures. —*

2° *L'asile aux corsaires et aux insurgés. — Refus.*

Nous avons envisagé la prise comme résultant d'une opération hostile, d'une capture, de plus elle peut être l'occasion de nouveaux combats. De cette situation, qui fait envisager le convoi des prises comme un acte tenant aux hostilités, allons-nous accorder au navire accompagné de prise le séjour aussi large qu'au navire belligérant qui se présente seul devant ces eaux ? Le capteur est propriétaire de la prise validée.

Mais ne l'oublions pas, la prise même validée reste soumise aux chances de rescousse de l'adversaire, et c'est sans doute pour ne pas entamer ce droit de l'autre belligérant qu'un certain nombre d'Etats durant les dernières guerres ont fermé leurs eaux aux navires avec prises, sans distinction.

Bien que cette mesure rigoureuse puisse indirectement aussi nuire au belligérant auquel appartient le navire capturé, nous allons le voir, la conduite de ces Etats ne saurait être critiquée.

La plupart des Etats qui ouvrent leurs ports aux navires de guerre belligérants interdisent en ce cas le séjour d'une manière absolue : Angleterre, Italie, Portugal, Suède, Danemark, Japon. Déclarations de 1898 et 1904 (1).

---

(1) Op. cit. R. G. D. I. P. 1904 et 1907.

Et même les nations qui accordent le séjour le plus large aux navires en lutte, comme la France, le restreignent en ce cas à un maximum de 24 heures.

Seuls, les Etats-Unis accueillent sans limitation de durée les navires escortés de prises.

La fermeture complète des eaux neutres est plus conforme au droit de la neutralité.

Accorder en effet asile au bâtiment accompagné de prises, c'est lui permettre d'abréger les risques de cette prise, qui pourrait être reprise pendant son trajet en mer, et porter indirectement préjudice à son adversaire en lui enlevant sa chance de reprise.

De plus, le convoi des prises est nous l'avons dit un acte hostile et accorder l'asile en ce cas ne serait-il pas de la part du neutre permettre dans ces eaux la continuation d'un acte hostile ?

Toutefois le devoir d'humanité intervient ici et la prise qui se trouvera dans un des cas de « détresse de navigation » (1) devra être admise en port neutre. C'est la solution adoptée par la 2<sup>e</sup> conférence de La Haye.

« Une prise ne peut être amenée dans un port neutre « que pour cause d'innavigabilité de mauvais états de « la mer, de manque de combustible ou de provisions (art. 21) et l'article 22 ajoute :

« La puissance neutre doit de même relacher la prise « qui aurait été amenée en dehors des conditions pré- « vues par l'article précédent (2). »

---

(1) Voir plus loin au refuge.

(2) XIII. Convention concernant les droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime.

Bien que ces raisons nous paraissent très fortes, ce système aboutit dans l'application à la destruction des prises : le capteur devant l'éloignement d'un port national et les risques qu'il court, se décidera-t-il à couler sa prise, et alors l'on arrivera à ériger en système comme l'ont fait les Etats-Unis (article 14 United States-War Code. 1901) la destruction des prises.

Nous pensons que la règle française ne permettant à « aucun navire de guerre de l'un ou de l'autre belligérant d'entrer et de séjourner avec des prises dans les ports ou rades de la France et de ses colonies pendant plus de 24 heures, hors le cas de relâche forcée ou de nécessité justifiée » (1) sont pleinement satisfaisantes en limitant à 24 heures, hormis les cas de nécessité, de péril de mer ou navigation où l'asile devra toujours être accordé. Le séjour en ce cas abrège fort peu les risques de la reprise, il les suspend durant ce court laps de temps.

Il faudra cependant interdire le séjour au navire escorté de prises qui se présente dans le port neutre pour échapper à la poursuite de son adversaire : le séjour serait alors motivé par un fait de guerre et devra nous l'avons dit du séjour des navires de guerre être refusé. Cette règle ne souffre pas d'exception.

L'équipage de la prise, durant le séjour en eaux neutres restera à la disposition du capteur à moins qu'il ne parvienne à se libérer en se sauvant à terre.

---

(1) Déclaration 6 mai 1877. R. D. I. L. C. 1879 p. 648 et suiv. reproduite dans les instructions de 1898 et de 1904.

Cette règle s'appliquera aussi bien à la prise amarinée, c'est-à-dire naviguant avec un équipage de prise, qu'à la prise simplement convoyée, naviguant sous l'escorte du capteur avec son propre équipage.

Il est un cas cependant où toutes les puissances s'accordent à donner l'accès de leurs ports aux prises, c'est lorsqu'elles y « sont amenées pour être laissées sous « séquestre, en attendant la décision du Tribunal des « Prises ». L'assistance fournie au belligérant capteur est dans cette hypothèse très minime.

Nous adopterons pour les eaux littorales la même solution que dans les ports, le fait d'escorter une prise étant un acte consécutif et peut être aussi préparatoire d'hostilité, on ne pourrait accorder dans ces eaux un séjour illimité aux prises.

Le droit de prise est aujourd'hui battu en brèche, et l'idée de l'inviolabilité de la propriété ennemie gague chaque jour du terrain dans la doctrine.

Nous souhaitons vivement qu'elle rencontre au sein des nations le même accueil et que celles-ci s'accordent un jour à abolir la capture de la propriété privée sur mer.

Pour l'instant nous croyons les préjugés, les intérêts de certaines nations trop puissants encore pour espérer cette réforme avant un avenir lointain, mais nous pensons qu'il serait possible d'apporter actuellement quelques améliorations dans les conséquences de cette capture.

L'asile accordé d'après les conditions que nous avons examinées ne saurait l'être aussi large à l'égard des corsaires et des insurgés, c'est-à-dire à l'égard de ceux

auxquels le Droit International refuse la qualité de belligérants

Par suite, les Etats qui ont aboli la course n'accorderont pas l'asile aux corsaires qui pénètrent dans leurs ports.

Cependant toutes les nations n'ont pas adhéré à la déclaration de Paris (1856) abolissant la course. Certaines, comme les Etats-Unis (1) reconnaissent encore la course comme moyen de guerre légal. Comme cette déclaration de 1856 vis-à-vis de ces puissances est « *res inter alios acta* » celle-ci conserve toute liberté d'accorder asile aux corsaires.

Quant aux corsaires de ces nations, ils ne sauraient être admis à l'égal des bâtiments de guerre par les puissances qui ont aboli la course. Cependant de la règle d'après laquelle l'asile donné par les neutres aux belligérants n'est pas accordé aux corsaires dans les pays où on ne leur reconnaît pas la qualité de belligérants, il ne s'ensuit pas que l'on doive dans ces pays les traiter sans humanité, en leur refusant le secours qui, en cas de détresse, est dû, sans aucune distinction. Cet asile repose tout entier sur le devoir d'humanité qui oblige tous peuples en dehors de toute réglementation de recevoir un corsaire cherchant un refuge contre la destruction ou la mort.

C'est ainsi que l'ont compris plusieurs législations qui, même dans les Etats qui ont aboli la course en 1856, contiennent encore aujourd'hui quelques dispositions

---

(1) L'Espagne et le Mexique ont adhéré à cette déclaration de la dernière conférence de La Haye, qu'elles ont notifiée: l'Espagne (18 janvier 1908); le Mexique (13 février 1909).

relatives à l'asile à accorder aux corsaires. Elles sont beaucoup plus strictes que pour les belligérants ; et cela non seulement parce qu'elles refusent au corsaire la situation juridique des belligérants, mais à cause des excès auxquels ils se sont livrés de tous temps et du manque de discipline à leur bord ; aussi ne leur accordent-elles qu'un minimum d'asile, celui auquel la doctrine la plus sévère restreint l'asile neutre, c'est-à-dire une protection en cas de péril de mer tant que dure ce péril tout en soumettant à des conditions plus rigoureuses et à des garanties plus efficaces contre l'abus du port le refuge de ces navires (1).

Quelques nations ont refusé dans leurs déclarations récentes l'entrée de leurs ports aux corsaires. Citons le Danemark, Portugal Suède et Japon.

La déclaration du Brésil (1895) limite le séjour des corsaires comme des navires de prises à 24 heures.

Ce minimum d'asile parfois accordé aux corsaires, le donnerons-nous aux navires insurgés ?

Pour ces mêmes raisons nous refuserons l'asile aux insurgés, hors le cas de détresse ; ils doivent être considérés comme de simples rebelles tant que la qualité de belligérants ne leur a pas été reconnue par le neutre. S'ils ont été reconnus par ce dernier, ils ne doivent plus être traités en insurgés, il leur sera accordé asile à l'égal des navires de guerre belligérants.

---

(1) En ce sens HAUTEFEUILLE, t. VI chap. II § 2. CALVO 2<sup>e</sup> édit. § 1086. HALL § 231 p. 586. FIORE § 1580.

### Section III. — Navires hospitaliers armés par l'un des belligérants

*Avantages qui leur sont accordés par des conventions internationales.*

Les navires hospitaliers sont destinés, durant une guerre, au transport des malades et des blessés. Le but humanitaire auquel ils concourent les a fait excepter des navires combattants : ils ne doivent pas être inquiétés pendant qu'ils accomplissent en mer leur mission, lorsqu'ils recueillent les blessés, les malades, les naufragés et les soignent à leur bord, et lorsqu'ils les conduisent sur la terre ferme.

Ils chercheront à gagner sans délai le plus proche de leurs ports nationaux, mais ils ne pourront souvent en raison de l'éloignement de leur territoire, qu'accoster un port d'un Etat neutre. Celui-ci va-t-il pouvoir leur refuser l'asile ?

Non, ce ne sont pas des combattants ordinaires, ce sont des « hôpitaux flottants », bâtiments qui transportent des malheureux qui souffrent, qui demandent à entrer.

D'ailleurs à côté de la raison humanitaire qui domine ici, il est aussi de l'intérêt bien compris du neutre d'accorder le plus large accueil à ces navires. En leur refusant l'hospitalité, il leur rendrait l'accomplissement de leur mission très difficile, sinon impossible. Et enfin, si ces bâtiments n'existaient pas, le devoir d'humanité resterait entier et lui commanderait d'accueillir tous les blessés malades et naufragés

qui lui seraient amenés par des navires belligérants ou neutres faisant escale en ses ports, les inconvénients seraient alors beaucoup plus nombreux pour lui, il risquerait de voir ses hôpitaux surencombrés, et des germes d'épidémie s'y développer rapidement (1).

Aussi les nations sont-elles unanimes à recevoir dans leurs ports les bâtiments hospitaliers, et même elles ne distinguent pas, l'asile est aussi large aux navires-hôpitaux proprement dits, c'est-à-dire construits ou aménagés spécialement par l'Etat en vue de la guerre qu'aux simples navires hospitaliers, c'est-à-dire construits ou équipés par des particuliers ou des sociétés de secours officiellement reconnues, même de différentes nationalités. Si ces bâtiments satisfont aux conditions qui leur sont imposées (2), tous jouiront de la même immunité.

1° Tout d'abord, on a cherché à les distinguer des autres unités par des marques extérieures très apparentes.

2° Quelle sera la situation accordée à ces navires-hôpitaux dans les eaux neutres ? Là encore, afin qu'ils

---

(1) Voir *Revue d'Histoire diplomatique*, 1900, p. 273, 278. Docteur SCHWEIGER.

(2) Il est nécessaire, en effet, pour que ces bâtiments puissent accomplir leur mission philanthropique au cours des hostilités, qu'ils soient placés dans une situation privilégiée.

Voir Convention pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève (art. 5). De plus, on a pris certaines mesures de protection pour éviter qu'un belligérant puisse utiliser ces signes pour surprendre son adversaire sans défiance (id. art 5 *in fine*). Enfin, on les a soustraits au droit de prise. (1<sup>re</sup> Conférence de La Haye, 1899).

puissent accomplir sans contrainte leur mission, ils jouissent d'une situation privilégiée, toutes les limitations quelles qu'elles soient apportées par les puissances aux séjours des navires de guerre en eaux neutres sont levées pour eux, ils peuvent, à tous moments, pénétrer dans ces eaux, y séjourner et s'y ravitailler à loisir (1).

Sans doute, ils pourraient être tentés d'abuser de cette liberté, et profiter de leur séjour en eaux neutres pour s'approvisionner de marchandises prohibées et se livrer à la contrebande de guerre : aussi leur adversaire conserve-t-il à leur égard le droit de contrôle et de visite, et il pourra, le cas échéant, s'assurer de la stricte observation par ce bâtiment des règles de la neutralité. De son côté, le neutre pourra retenir dans ses eaux ces navires durant les hostilités, en cas de violations graves de leurs devoirs.

Les malades, blessés, naufragés qui se trouvent à bord du bâtiment hospitalier participent, en eaux neutres, de son inviolabilité, de la protection qui est accordée au navire, et celui-ci pourra, au sortir des eaux neutres, les conduire dans un port de leur propre pays où ils auront le droit, une fois rétablis, de prendre part à nouveau à la lutte. Mais, si celui-ci vient à débarquer ses blessés en port neutre, le gouvernement de ce dernier devra leur interdire de reprendre la mer lorsqu'ils seront guéris, pendant la durée des hostilités, afin qu'ils ne puissent pas prendre part aux opérations

---

(1) Art 1 *in fine*. Convention précitée. R. D. I. L. C., 1907, p. 677 à 684.

de guerre, et il ne pourrait, à notre avis, se contenter de la parole donnée qui serait un moyen terme insuffisant et qui n'est pas sans danger pour la responsabilité du neutre. Quelques auteurs pensent même que le devoir d'abstention impose au neutre de les retenir dans leurs ports jusqu'à la fin des hostilités ; cette décision, sans doute, est rigoureuse, mais elle a le mérite de sauvegarder entièrement la responsabilité du neutre ; elle a été adoptée par la deuxième Conférence de La Haye (art. 15, Conv. précitée) :

« Les frais d'hospitalisation et d'internement seront  
« supportés par l'Etat dont relèvent les malades, blessés, naufragés. »

Beaucoup d'autres réglementations et restrictions de détail sont aussi levées en faveur des bâtiments hospitaliers, citons notamment la suppression des droits de port par la Convention de La Haye (25 décembre 1904) :

« Les bâtiments hospitaliers, dit-elle, seront exemptés  
« en temps de guerre dans les ports des parties  
« contractantes, de tous droits de taxe qui sont imposés aux navires au profit de l'Etat (1). »

Elles sont l'aboutissement logique du principe qui avait été nettement posé en 1899. Elles n'ont jamais été contestées depuis.

Les puissances dans leurs déclarations de neutralité publiées lors de la guerre russo-japonaise ont sanctionné cette large tolérance et la deuxième Conférence

---

(1) Art. 1. Conv. relative aux navires de la Croix Rouge. R. G. D. I. P., 1904. Doc., p. 39.

de La Haye, déjà ratifiée par la plupart des grandes puissances (1), est venue y apporter l'appui de sa haute autorité.

L'Institut de Droit international dans sa session de La Haye (1898), envisageant une question passée sous silence par les auteurs, celle d'un navire de guerre bel-ligérant transportant des malades, blessés, et réfugié en port neutre, et décide que « ce navire devra rester  
« en port neutre jusqu'à la fin de la guerre, lorsqu'a-  
« près les avoir débarqués il est en état de com-  
« battre (2) ».

Solution par trop stricte et qui ne vise pas moins qu'à aller à l'encontre du sentiment d'humanité, du devoir de pitié, en encourageant, en quelque sorte, ce navire à ne pas débarquer ses malades et à les conserver à son bord où ils seront insuffisamment soignés et même à ne pas recueillir ces malades dont la présence à son bord paralyse sa force combative. Nous pensons que le navire de guerre n'augmente pas sa force combative par le fait qu'il a débarqué en port neutre pour être soignés à terre les blessés qu'il avait à son bord.

---

(1) La Convention de Genève (1868) adaptant à la guerre maritime l'acte de 1864 n'avait jamais été ratifiée par les puissances.

(2) Délibération de l'Inst. de Droit internat., 1898, art 42, § 3 *in fine*. *Annuaire*, t. XVII.

### CHAPITRE III

## RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT NEUTRE en cas de violation de la neutralité

---

*Détermination de la responsabilité : l'Etat est directement responsable. — Diverses violations : 1° Violations graves (devoirs d'abstention). Conséquences. — 2° Violations légères (devoir d'impartialité). — Règles de Washington. — Responsabilité atténuée dans les eaux littorales.*

L'étude d'une question de neutralité serait incomplète si l'on n'y traitait que les droits et devoirs de neutre, sans s'occuper comment dans la pratique les neutres remplissent leurs devoirs, sans vérifier si les belligérants n'excèdent pas leurs droits.

Nous avons, dans la première partie, montré principalement pour le devoir d'abstention, combien pouvaient être fréquentes les violations de ses devoirs par le neutre.

L'Etat, dans ces différentes hypothèses, est responsable. Mais, sa responsabilité sera bien différente suivant les cas :

Tantôt il sera directement responsable, lorsque la violation aura été accomplie par l'Etat.

Tantôt, au contraire, il apparaît comme responsable de ses nationaux ou même de personnes résidant sur son territoire, car le droit de souveraineté s'attache aussi bien au sol élément matériel qu'à l'élément immatériel. Dans ce cas, sa responsabilité sera indirecte : ce sont de simples particuliers et non l'Etat qui se seront rendus coupables d'une non-observation de la loi internationale.

C'est un premier point très discuté de savoir si le droit international s'impose directement aux individus (1) ou si, en passant par l'intermédiaire de l'Etat dont ils relèvent, cette loi ne devient pas une loi interne. Ce dernier système est soutenu par M. Anzilotti (2).

Le droit international ne s'impose aux particuliers que par le canal de leur Etat, il n'oblige directement

---

(1) Certains auteurs considèrent que l'homme est sujet de droit international. (HEFFTER, GEFFCKEN, FIORE et BONFILS).

Cependant un mouvement d'idées parmi les internationalistes italiens a amené dans la doctrine une conception nouvelle de l'Etat. L'Etat n'est plus une *souveraineté territoriale* qui perd tout empire hors de ses frontières, il représente avant tout une *nation*, c'est-à-dire un groupement de personnes.

(2) *Theoria generale della responsabilitè dello Stata nel diritto Internazionale.*

DIONISO ANZILOTTI, t. I, Florence, 1902.

que l'Etat en lui faisant un devoir de le faire respecter sur son territoire. Si ce résultat n'est pas atteint, l'Etat est responsable non indirectement du fait des particuliers ; mais directement de son propre fait pour avoir manqué à son devoir international.

Ainsi, en cas de guerre entre deux puissances étrangères, les sujets des Etats neutres n'ont de devoirs à observer que vis-à-vis de leur Etat et seulement dans les limites où leur loi nationale leur en impose.

A l'encontre de cette théorie, il en est une autre aujourd'hui qui soutient que le droit international s'impose à tous : Etats et particuliers. Il peut être violé par les uns comme par les autres ; les Etats sont seulement tenus d'empêcher ou tout au moins de réprimer les actes de leurs sujets qui seraient contraires au droit ; s'ils ne le font pas, ils sont en faute, ils engagent leur responsabilité également.

Dans les rapports de droit public, l'Etat représente les particuliers ; le droit international et le droit des neutres ignorent les particuliers, ils sont « relations d'Etat à Etat ».

Si un simple particulier viole une loi de droit international, comme l'individu n'a pas d'existence juridique internationale, il est naturel que l'on s'adresse à la personne dont il est le ressortissant : à son Souverain.

Nous souscrivons au premier de ces systèmes et nous déclarons que l'Etat neutre sera directement responsable, vis-à-vis des belligérants, des violations de neutralité commises par ses nationaux.

Il pourra cependant se protéger contre les agisse-

ments de ceux-ci, en réglementant, en punissant ces violations dans sa législation interne (1).

Cela posé, quelle est la situation d'un Etat victime d'une violation de neutralité.

Presque tous les auteurs font en cette matière une distinction analogue à celle faite en la théorie de la faute en droit civil.

Ils distinguent entre les violations graves *culpa lata* des devoirs de la neutralité et les violations que nous pourrions appeler légères, *culpa levis*.

Les premières pourront constituer un *casus belli*, et il sera loisible au belligérant lésé d'impliquer le neutre dans les hostilités.

Mais quel sera le critérium pour distinguer ces manquements graves à la neutralité qui pourront entraîner le neutre dans la lutte, des autres d'importance beaucoup moindre ?

Les auteurs à notre avis ne le donnent pas d'une façon satisfaisante, ils nous donnent certains éléments, certaines indications d'appréciation, c'est là je crois qu'il faut se borner et nous dirons que le neutre peut être impliqué dans les hostilités quand il aura agi vis-à-vis de l'un des belligérants de façon telle qu'il doit être considéré par le belligérant comme ayant implicitement renoncé à sa neutralité, comme ayant volontairement fait une immixtion dans les faits de guerre ; tels

---

(1) Nous avons cité, au cours de notre thèse, plusieurs exemples de mesures de répression prises par les nations vis-à-vis de leurs sujets. (Enrôlements, etc.). Voir art. 17. C. civil français et art. 54 C. pénal,

En ce sens, RIVIER, op. cit., t. II, p. 393 et ss.

sont, par exemple, les faits multiples qui constitueraient la transformation d'une partie du territoire neutre en base d'opérations comme nous en avons vu des exemples au cours de notre thèse. Quels seront les caractères que nous trouverons dans ces violations ?

Elles sont des violations du devoir d'abstention, c'est-à-dire qu'elles portent sur la continuation de certaines relations de souverain à souverain que la neutralité a précisément pour but de suspendre (1).

Elles se présentent toutes dans des circonstances impliquant que le souverain neutre a agi dans la continuation de ces relations avec une intention hostile ou tout au moins avec une négligence à ce point grossière qu'elle peut être regardée comme coupable par le belligérant.

Ainsi en a décidé l'Institut de Droit international (session de la Haye, 1875) : « Le seul fait matériel d'un « acte hostile commis en territoire neutre ne suffit pas « pour rendre responsable l'Etat neutre. Il faut l'intention hostile (*dolus*), la négligence manifeste « (*culpa*). La puissance lésée n'a le droit de recourir aux « armes que dans les cas graves et urgents (2) ».

Enfin pour qu'elles permettent d'impliquer le neutre dans les hostilités, il faut qu'il y ait urgence pour le belligérant lésé de réparer le tort causé par l'attitude du neutre et que le recours aux armes, la guerre étant un moyen in-extrémis, soit le seul pour effacer ou tout au moins contrebalancer les effets de la violation.

---

(1) Sur cela surtout se sont basés ceux qui soutiennent la prééminence du devoir d'abstention.

(2) Cité par RIVIER, op. cit. t. II, p. 394.

Lorsque ces trois conditions seront réunies, le belligérant pourra en principe considérer ce neutre comme ennemi et l'impliquer dans les hostilités. Mais avant d'agir contre lui il devra user de tous les moyens de conciliation, d'arbitrage possibles, « la guerre est un litige terrible » (1) auquel il ne faut faire appel que lorsque tous les autres moyens ont échoué.

Hübner cependant pose une restriction. Tout en admettant que les neutres doivent s'abstenir d'une façon absolue de tous actes pouvant les impliquer dans les hostilités, il excepte le cas où il les reconnaît autorisés par des motifs supérieurs ou par quelque engagement particulier connu des deux parties.

Les motifs supérieurs dont parle Hübner ne peuvent exister. D'ailleurs les admettre, ce serait la négation du droit de la neutralité.

Sans doute Hübner a-t-il voulu entendre par motifs supérieurs le cas où un peuple serait trop faible pour résister à l'un des belligérants et serait obligé de subir ses violations. Cette faiblesse du neutre peut être à sa culpabilité une circonstance atténuante, elle ne sera jamais une excuse.

Quant aux engagements particuliers connus des deux parties : traités, conventions, accords, nous répondrons qu'il ne suffit pas qu'ils soient connus par les deux belligérants, mais qu'il est nécessaire qu'ils soient reconnus par eux, et que dans ce cas ils ont pour effet non de conserver le caractère neutre à cette nation, mais de déterminer le caractère de sa conduite hostile.

---

(1) PHILLIMORE. Cité par DE MARTENS. Guerre russo-turque.

Certes, en ce cas, le belligérant lésé n'est pas obligé d'impliquer le neutre dans les hostilités, et il lui sera loisible de faire ce que son intérêt ou les circonstances lui commandent ; peut-être se bornera-t-il à notifier au neutre qu'il ne se considère plus lié par sa neutralité et qu'il se réserve d'agir à sa guise, peut-être réclamera-t-il un dédommagement, peut-être enfin le traitera-t-il aussitôt en ennemi.

Mais les violations de neutralité seront rarement aussi graves, elles résideront la plupart du temps dans les violations du devoir d'impartialité, moins sérieuses.

Dans les devoirs d'impartialité interviennent toutes les relations entre les belligérants et neutres non suspendues pendant la guerre, non seulement entre gouvernements mais encore entre Etat et sujets neutres, Dans ce domaine, multiples seront les violations qui surgiront : ce seront les manquements de la seconde catégorie (*culpa levis*).

Elles consisteront en des fautes légères commises par le neutre ou ses ressortissants et qui ne pourront jamais donner ouverture à des hostilités. C'est dans la répression de ces violations surtout que l'arbitrage trouvera un vaste champ d'application (1).

Les tribunaux qui seront appelés à en connaître, statueront la plupart du temps sur les réparations d'ordre

---

(1) Durant la guerre de Sécession, l'Angleterre fut condamnée à une indemnité pour avoir laissé le croiseur sudiste *Senandoah* augmenter clandestinement sa force en recrutant des hommes d'équipage dans le port de Melbourne.

pécuniaires, dommages et intérêts à accorder au belligérant lésé (1) *ex-œquo et bono*.

Mais ces dommages seront parfois très légers, anodins presque (*culpa levissima*), en ce cas y aura-t-il lieu à responsabilité du neutre ?

Certains auteurs comme Fiore (2) soutiennent la négative : la faute disent-ils est par trop insignifiante pour entraîner la responsabilité.

Nous ne voyons pas avec M. Kleen pourquoi la responsabilité serait nulle quand la faute serait légère. Disons tout au plus que la responsabilité serait atténuée en proportion de la faute.

Mais quand y a-t-il faute légère ou même imprudence ?

La sentence arbitrale de Genève (14 septembre 1872) rendue en conformité du traité stipulé à Washington le 8 mai 1871, qui appliquait les principes de ce traité admettait ces règles comme obligatoires pour le neutre. Ces règles ont été admises généralement dans les ordonnances relatives à la neutralité publiées par les divers Etats :

« Le neutre est tenu d'user de *due diligence* pour  
« empêcher la construction, l'armement et l'équipement,  
« dans les limites de sa juridiction, de tout navire que

---

(1) Nous reconnaissons qu'il est éminemment désirable que les nations s'accordent à constituer une cour d'arbitrage permanente auxquelles elles auraient recours pour ces conflits d'ordre secondaire. Pour des questions de détail, l'accord des puissances n'a pu être réalisé à la dernière conférence de la Haye sur ce point.

(2) Op. cit., 1567 à 1569.

« l'on peut raisonnablement supposer croiser ou entre-  
« prendre des opérations hostiles contre une puissance  
« avec qui il entretient des relations pacifiques. »

La décision arbitrale de Genève rapportait cette *due diligence* aux risques que le défaut d'observation du neutre était susceptible d'occasionner aux belligérants.

Cette conception qui rapporte le droit de neutralité à celui de la guerre ne fut pas admise.

Il est certes difficile de caractériser cette *due diligence* que le neutre doit apporter dans l'accomplissement de ses devoirs, les conditions dans lesquels ceux-ci s'exercent sont très diverses.

Aussi pour restreindre les responsabilités qui pourraient surgir sur l'application, les neutres ont-ils pris soin de préciser dans les lois internes le champ d'application des devoirs de neutralité au regard de leurs sujets.

C'est ce que font un certain nombre de législations : Le « Foreign Enlistment Act » de 1870 pour l'Angleterre (1), le « Code de la Guerre navale » pour les Etats-Unis (2), [1900].

Cette responsabilité de l'Etat qui nous apparaît comme entière dans les ports, rades et eaux nationales sera singulièrement réduite sur la mer littorale.

Sur cette zone, nous l'avons admis, l'Etat riverain ne possède que les droits qui sont indispensables pour assurer l'inviolabilité de son territoire et la sécurité de ceux qui l'habitent.

---

(1) Op. cit.

(2) R. G. D. I. P. 1902, p. 741 et ss. Ajoutons les art. 17 C. civ. et 54 C. pén. français.

En ce cas l'Etat neutre ne pourra être déclaré responsable que s'il a laissé commettre ou commis dans ces eaux des actes qui compromettraient la sécurité de son territoire, c'est-à-dire des actes d'hostilités ou préparatoires d'hostilités.

Toutes les autres opérations qui ne constituent pas des actes d'hostilités pourront être accomplies dans ces eaux.

Cette distinction essentielle en matière de neutralité n'a pas encore été nettement aperçue des puissances. Seules la Belgique et la France (1) paraissent avoir compris la nécessité d'établir un régime de neutralité selon que les navires belligérants se trouveront dans les ports ou dans les eaux littorales.

Nous concluons de ce chapitre qu'il n'est pas à l'heure actuelle de règles précises, uniformes déterminant la responsabilité des Etats. Mais n'oublions que le droit de neutralité est un droit perfectible ; sur ce point nous sommes encore à une phase intermédiaire d'une évolution qui sous l'action bienfaisante des conférences se fait à grands pas, et nous répétons avec Geffcken (2) que « c'est dans la détermination des limites du droit « de répression qu'est le progrès du droit des gens, « droit primitivement illimité qui est de plus en plus « soumis à des conditions précises ».

---

(1) Voir plus haut, p. 59.

(2) Op. cit., § 130.

## CONCLUSION

---

*Deux régimes distincts. — Perfectibilité du droit de la neutralité par les conférences et l'arbitrage.*

Cà et là dans notre travail, nous avons donné un peu de notre conclusion actuelle, dans chaque situation nous avons montré qu'il était nécessaire d'établir pour l'application en eaux neutres deux régimes juridiques bien distincts :

L'un pour les ports et rades qui participent de la souveraineté du territoire. Sur ces eaux, le belligérant verra sa liberté d'action singulièrement diminuée.

L'autre pour les eaux littorales où les droits de l'Etat riverain sont strictement limités à la nécessité de protéger son territoire et d'assurer la sécurité de ceux qui y habitent. L'Etat neutre ne pourra intervenir dans ces eaux que dans la mesure qui lui sera dictée par son droit de protection, c'est-à-dire pour interdire aux belligérants les actes d'hostilités et préparatoires d'hostilités.

Sans doute, les nations sont loin d'être d'accord sur ce point. Nous ne devons pas oublier cependant que le droit de la neutralité, pendant de longs siècles sous la tutelle du droit de la guerre, se ressent encore aujourd'hui du caractère de violence originaire, et que c'est par la guerre qu'eurent lieu pendant de longs siècles les progrès du droit des gens et de la civilisation. Mais, il se précise de nos jours, lentement il émerge au-dessus du droit de la guerre, et nous devons reconnaître avec M. Hershey (1) que, durant les dernières guerres, les neutres se sont montrés beaucoup plus respectueux de leurs devoirs que les belligérants des droits des neutres.

Le progrès sur ce point est aussi l'œuvre des juristes et des conférences internationales.

On a reproché à ces conférences et principalement aux Conférences de la Paix leur vertu platonique, leur impuissance. Jamais, a-t-on dit, elles n'auront pour résultat l'établissement de la paix universelle et de l'arbitrage sans réserves ; jamais, elles n'éviteront toutes les guerres (2). De plus, bien des règlements y sont imparfaits, bien des questions ne peuvent être solutionnées.

Ces reproches sont exagérés. Les Conférences de la Paix ont à vaincre bien des difficultés, bien des résis-

---

(1) AMOS HERSHEY. 1906. *Le Droit international et la Diplomatie de la Guerre russo-japonaise*.

(2) On peut cependant espérer qu'il arrivera un jour où une humanité améliorée se refusera au règlement meurtrier des conflits.

tances issues de l'intérêt national à combattre dès qu'il s'agit de faire œuvre internationale. Elles s'efforcent, en élargissant le champ de l'arbitrage, de diminuer les chances de conflit et d'empêcher, de plus en plus, que les adversaires ne puissent user d'armes déloyales et ne se livrent à des actes de barbarie et de cruauté inutiles. Par ces conférences « ce n'est pas « seulement le droit des nations incertain et borné qui « se précise et s'étend, c'est un esprit de nouveau, de « justice et d'humanité qui se forme, c'est la société « des Etats qui s'organise sous la loi de plus en plus « consciente, de la solidarité des hommes et des « peuples (1). »

Nous avons pu constater, au cours de notre thèse, que dans la dernière Conférence de La Haye, les conventions relatives à la guerre sur mer et à la situation des neutres dans les guerres maritimes forment des codes absolument neufs, dont les bases, souvent bien assises, pourront être ultérieurement élargies.

Certes, nous n'attendons pas d'elles la réalisation de la paix universelle, nous laissons cerève aux utopistes (2).

Mais « il faut attendre la moisson (3) ».

Et, nous voyons, dans ces conférences qui réunissent aujourd'hui la plupart des Etats du monde, un Parlement international qui aurait pour mission d'éla-

---

(1) DE LAPRADELLE et POLITIS. La deuxième Conférence de la Paix. R. G. D. I. P., 1909, p. 388.

(2) Projet de l'abbé de Saint-Pierre au XVIII<sup>e</sup> siècle.

(3) Paroles de M. DE STAAL. Première Conférence de La Haye.

borer un droit universel : un « droit des gens fondé sur  
« le principe que les nations doivent se faire, dans la  
« paix, le plus de bien, et, dans la guerre, le moins de  
« mal qu'il est possible (1) ».

---

(1) Phrase de Montesquieu, citée par DUPUIS, p. 8.

Vu par le Président de la Thèse.

Nancy, le 19 juin 1909.

A. CHRÉTIEN.

Vu :

Nancy, le 22 juillet 1909.

LE DOYEN :

R. BLONDEL.

Vu et permis d'imprimer :

Nancy, le 23 juillet 1909.

LE RECTEUR DE L'ACADÉMIE,

CH. ADAM,

*Correspondant de l'Institut.*

## INDEX BIBLIOGRAPHIQUE

---

### OUVRAGES GÉNÉRAUX

- ALCORTA. — Cours de droit international public, 1887.  
BLUNTSCHLI. — Droit international codifié. (Trad. Lardy). 1895.  
BONFILS-FAUCHILLE. — Manuel de droit international public, 1905.  
BULMERINCQ. — Das Völkerrecht.  
BYNKERSHOEK. — Questiones juris publici, 1737.  
CALVO. — Droit international théorique et pratique, 1887.  
CAUCHY. — Le droit maritime international considéré dans ses rapports avec les progrès de la civilisation.  
CHRÉTIEN. — Principes de droit international public, 1893.  
CUSSY (DE). — Phases et causes célèbres du droit maritime.  
DESCAMPS. — Le droit de la paix et de la guerre, 1898.  
DESPAGNET. — Cours de droit international public, 1905.  
DUDLEY-FIELD. — Projet de code international (trad. Rolin).  
DUPUIS. — Le droit de la guerre maritime et les doctrines anglaises contemporaines, 1899.  
FIORE. — Nouveau droit international public (trad. Chrétien et Antoine), 1883. — Le droit international codifié (trad. Chrétien), 1891.  
FUNCK-BRENTANO et SOREL. — Précis de droit des gens, 1887.  
GALIANI. — De dovere di principi neutrali. Naples, 1782.  
GESSNER. — Le droit des neutres sur mer (trad.), 1863.  
GROTIUS. — De jure belli ac pacis, 1623.

- HALL. — A Treatise of international Law, 1880.
- HAUTEFEUILLE. — Droits et devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime, 1888.
- HEFFTÉR. — Le droit international de l'Europe, 1883.
- HÜBNER. — De la saisie des bâtiments neutres.
- KLEEN. — Lois et usages de la neutralité, 1898.
- LAWRENCE. — War and Neutrality in Far East, 1904.
- LORIMER. — The institutes of international Law (trad. Nys), 1885.
- MARTENS (DE). — La paix et la guerre.
- MARTENS (G. F. DE). — Précis de droit des gens. Paris, 1864.
- MÉRIGNHAC. — Traité de droit public international, 1905.
- NEUMANN. — Grundriss des heutigen europäischen Völkerrechtes 1856.
- NYS. — Le droit international, les principes, les théories et les faits, 1906.
- OPPENHEIM. — International Law, 1906.
- ORTOLAN. — Règles et diplomatie de la mer, 1864.
- PÉRELS. — Manuel de droit maritime international (trad. Cuendt), 1894.
- PHILLIMORE. — Commentaries upon international Law, 1879.
- PIEDELÉVRE. — Précis de droit international public, 1894.
- PILLET. — Les lois actuelles de la guerre, 1901.
- PRADIER-FODÉRÉ. — Etudes de droit international européen et américain, 1885-1897.
- RAYNEVAL (DE). — Institution du droit de la nature et des gens.
- RIVIER. — Principes du droit des gens, 1896.
- TESTA. — Le droit international maritime (trad. Bouteron), 1896.
- TRAVERS-TWISS. — Law of nations, 1875.
- ULMANN. — Völkerrecht, 1898.
- VATTEL. — Le droit des gens (1758).
- VERRAËS. — Les lois de la neutralité, 1905.
- WHEATON. — Eléments de droit international, 1864.

### OUVRAGES SPÉCIAUX

- BARET. — Des droits auxquels sont soumis les navires dans les ports français. Thèse 1900.
- BLONDEL. — Droit de juridiction en matière civile et en matière pénale sur les navires étrangers dans les eaux nationales ou littorales. Thèse Nancy, 1897.
- CARRÉ (L'). — Les incidents de neutralité durant la guerre russo-japonaise. Paris, 1905.
- DANINOS. — Du droit d'asile dans les ports neutres. Thèse Paris, 1903.
- GABORIT. — Questions de neutralité soulevées pendant la guerre russo-japonaise. Paris, 1906.
- LAMY. — Admission et séjour des vaisseaux de guerre belligérants dans les ports neutres. Thèse Paris, 1906.
- LEBRAND. — La guerre hispano-américaine et le droit des gens. Thèse Paris, 1904.
- LÉMONON. — La seconde conférence de la paix. Paris, 1908.
- LESCURE (DE). — Le traitement des neutres sur mer pendant les dernières guerres. Thèse Montpellier, 1903.
- LIEPMANN (D<sup>r</sup>). — Der Kieler Hafen in seekrieg. Berlin, 1906.
- PASSENAUD. — De l'attitude des neutres vis-à-vis des escadres belligérantes. Thèse Dijon, 1906.
- RAYNAUD. — Du principe du droit de prise dans la guerre maritime. Thèse Paris, 1900.
- SCHOLTZ. — Drahtlose Telegraphie und neutralität. Berlin, 1905.
- THONIER. — De la notion de contrebande de guerre. Thèse Bordeaux, 1904.
- VEILHAULT. — Les vaisseaux belligérants et l'asile dans les eaux neutres. Thèse Paris, 1907.

### PÉRIODIQUES. — REVUES — ORGANES OFFICIELS

- Revue générale de droit international public (R. G. D. I. P.).
- Revue de droit international et de législation comparée (R. D. I. L. C.).

Journal de droit international privé (J. C.).  
Revue bleue.  
Revue de Paris.  
Revue politique et parlementaire.  
Revue d'histoire diplomatique.  
Recueil général des traités. De Martens (1761-1874).  
Annuaire de l'Institut de droit international.  
La seconde conférence de la paix La Haye, 1909.  
La conférence navale de Londres. M. Renault, Paris, 1909.  
Journal officiel.  
Journal Le Temps. Journal des Débats.  
The London Gazette.  
Marine Rundschau.

#### ARTICLES

- BARCLAY. — De la responsabilité des Etats neutres relativement aux actes de leurs citoyens. R. D. I. L. C. 1901, p. 623.
- DESCAMPS. — Le pacigérat ou régime juridique de la paix en temps de guerre. R. G. D. I. P. 1900, p. 629.
- HOLLAND. — Les devoirs des neutres dans la guerre maritime et les événements récents.
- LE FUR. — La guerre hispano-américaine et le droit des gens. R. G. D. I. P. 1899.
- NAGAOKA. — La guerre russo-japonaise au point de vue du droit international. R. G. D. I. P. 1907, p. 605.
- REY. — La situation internationale de la Corée. R. G. D. I. P., 1906, p. 54.
- ROLLAND. — La télégraphie sans fil et le droit des gens. R. G. D. I. P. 1906, p. 58.
- SELOSSE. — Le charbon contrebande de guerre. J. C. 1890, p. 444.
- JAPON et RUSSIE. — Guerre. Origines du conflit Causes de la guerre. R. G. D. I. P. 1905, p. 215.
- Les déclarations de neutralité des états scandinaves pendant la guerre russo-japonaise. R. G. D. I. P. 1907, p. 92.

# TABLE DES MATIÈRES

|                   |            |
|-------------------|------------|
| PRÉFACE . . . . . | Pages<br>5 |
|-------------------|------------|

## INTRODUCTION

|                                                                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| I. — Droit de la guerre et droit de la paix. Fondement juridique de la neutralité. Droit de la guerre. Neutralité. |    |
| Théories de la nécessité et du renforcement. . . . .                                                               | 9  |
| Droit de la paix. . . . .                                                                                          | 10 |
| Théorie du pacigérat . . . . .                                                                                     | 11 |
| Définition de la neutralité . . . . .                                                                              | 12 |
| II. — Droits et devoirs en neutralité. . . . .                                                                     | 13 |
| Leur pénétration, leur différence . . . . .                                                                        | 14 |
| Les devoirs : devoirs d'abstention et devoirs d'impartialité. Leur distinction. Classification et évolution.       |    |
| Les droits . . . . .                                                                                               | 19 |
| III. — Neutralité maritime. . . . .                                                                                | 19 |
| Différence entre la neutralité continentale et la neutralité maritime . . . . .                                    | 24 |
| Conditions de la vie sur mer. Principes d'humanité.                                                                | 21 |
| Exterritorialité des navires de guerre. . . . .                                                                    | 24 |
| Principe de la liberté des mers. . . . .                                                                           | 22 |
| Mers nationales : ports, havres et rades. . . . .                                                                  | 23 |
| Mer littorale. Sa nature juridique . . . . .                                                                       | 24 |
| Théories diverses . . . . .                                                                                        | 25 |
| Droit sui generis . . . . .                                                                                        | 27 |
| Sa détermination . . . . .                                                                                         | 28 |
| Situation du sujet . . . . .                                                                                       | 31 |

**Première partie. — Devoirs des neutres**

**CHAPITRE PREMIER. — ENRÔLEMENT**

|                                                                                         |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| I. — L'enrôlement de marins. Sa nature juridique : acte de puissance publique . . . . . | 33 |
| Interdiction absolue . . . . .                                                          | 36 |
| Tempérament en cas d'infortune de mer. . . . .                                          | 38 |
| Divergences. Législations diverses . . . . .                                            | 39 |
| Sanctions. . . . .                                                                      | 43 |
| Opinion de la 2 <sup>e</sup> conférence de la Haye . . . . .                            | 45 |
| Les principes de l'enrôlement non applicables à la mer littorale . . . . .              | 46 |
| II. — Pilotes . . . . .                                                                 | 46 |
| Le droit aux pilotes ne se rattache pas à l'enrôlement. . . . .                         | 47 |
| Attitude du Danemark. . . . .                                                           | 47 |
| Règle de la conférence de La Haye. . . . .                                              | 50 |

**CHAPITRE II. — EQUIPEMENTS ET RÉPARATIONS**

|                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Préliminaires. Acte de personne privée. . . . .                                              | 53 |
| Section I. — Equipement . . . . .                                                            | 54 |
| Définition. . . . .                                                                          | 54 |
| Historique . . . . .                                                                         | 55 |
| Prohibition . . . . .                                                                        | 56 |
| Réglementations nationales . . . . .                                                         | 57 |
| Eaux littorales . . . . .                                                                    | 58 |
| Section II. — Les réparations . . . . .                                                      | 61 |
| Distinction d'avec l'équipement. . . . .                                                     | 62 |
| Réparations de navigation permises . . . . .                                                 | 63 |
| Réglementation de l'Institut de droit international et de la conférence de La Haye . . . . . | 63 |
| Attitude de la France durant la guerre russo-japonaise. . . . .                              | 64 |
| Eaux littorales . . . . .                                                                    | 66 |

## CHAPITRE III. — LE RAVITAILLEMENT

|                                                                                                                   |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Section I. — Vivres et eau douce. . . . .                                                                         | 67  |
| Libre fourniture . . . . .                                                                                        | 68  |
| Origine récente . . . . .                                                                                         | 69  |
| Evolution de la doctrine vers la limitation . . . . .                                                             | 71  |
| Section II.     Charbon . . . . .                                                                                 | 73  |
| Importance capitale . . . . .                                                                                     | 73  |
| Historique : guerre de Sécession . . . . .                                                                        | 74  |
| Traité de Washington. . . . .                                                                                     | 77  |
| Les règles anglaises de 1862. . . . .                                                                             | 78  |
| Guerre hispano-américaine . . . . .                                                                               | 79  |
| Guerre russo-japonaise . . . . .                                                                                  | 80  |
| Evolution de la doctrine et de la pratique dans un sens<br>restrictif . . . . .                                   | 81  |
| La nouvelle théorie anglaise du refus de charbon . . . . .                                                        | 82  |
| Idées de M. Lawrence. . . . .                                                                                     | 84  |
| Leur réfutation. . . . .                                                                                          | 88  |
| Le système français, son adoption . . . . .                                                                       | 96  |
| Opinions de la seconde conférence de La Haye. . . . .                                                             | 97  |
| Théorie allemande. . . . .                                                                                        | 98  |
| Eaux littorales. Conclusion . . . . .                                                                             | 99  |
| Les fournitures de charbon faites par la France durant<br>la guerre russo-japonaise . . . . .                     | 100 |
| Section III. — Dépôt et vente de butin et de prises. . . . .                                                      | 102 |
| Définition. . . . .                                                                                               | 103 |
| Historique . . . . .                                                                                              | 103 |
| Prise validée et prise non validée . . . . .                                                                      | 104 |
| La pratique dans le sens de la prohibition. Erreur. . . . .                                                       | 104 |
| La vente des prises non validées seule interdite. Cour<br>internationale des prises ; question nouvelle . . . . . | 106 |

## CHAPITRE IV. — OPÉRATIONS ET HOSTILITÉS

|                                                      |     |
|------------------------------------------------------|-----|
| Section I. — Combats . . . . .                       | 109 |
| Ports et rades. Interdiction . . . . .               | 110 |
| Exceptions « dum fervet opus » et de la côte déserte |     |

|                                                                                             |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| doivent être rejetées . . . . .                                                             | 110 |
| Historique. Au xvii <sup>e</sup> , xviii <sup>e</sup> et xix <sup>e</sup> siècles . . . . . | 113 |
| Guerre russo-japonaise. L'incident de Ché-Fou. . . . .                                      | 115 |
| Défense du Japon . . . . .                                                                  | 118 |
| Hostilités dans les eaux littorales. Même solution que<br>pour les ports . . . . .          | 120 |
| Incident de Chemulpo. . . . .                                                               | 121 |
| Réponse du gouvernement japonais . . . . .                                                  | 122 |
| Argumentation de M. Lawrence . . . . .                                                      | 123 |
| Réfutation . . . . .                                                                        | 125 |
| Opinion de la seconde conférence de La Haye . . . . .                                       | 126 |
| Section II. — Captures, prisonniers. Butin. . . . .                                         | 126 |
| Leur rareté aujourd'hui, leur fréquence autrefois . . . . .                                 | 127 |
| La doctrine contemporaine. Interdiction dans les ports<br>et eaux littorales. . . . .       | 129 |
| Solution de la dernière conférence de La Haye . . . . .                                     | 133 |
| Section III. — Télégraphie sans fil . . . . .                                               | 133 |
| Définition. . . . .                                                                         | 133 |
| Nouveauté de la question. . . . .                                                           | 135 |
| Droits des neutres sur les communications . . . . .                                         | 136 |
| Convention de Berlin et seconde conférence de La Haye. . . . .                              | 138 |

## Deuxième Partie : Droits des Neutres

### CHAPITRE I. — LE DROIT D'ASILE

|                                                                                               |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Classification des droits. . . . .                                                            | 142 |
| L'Asile. — Principe : Distinction de l'asile et du refuge,<br>son utilité. . . . .            | 144 |
| Liberté des nations . . . . .                                                                 | 145 |
| Historique . . . . .                                                                          | 146 |
| La fermeture des ports pratiquée par quelques nations<br>est rejetée par la doctrine. . . . . | 148 |
| Solution de l'Institut de droit international . . . . .                                       | 149 |
| — de la seconde conférence de La Haye . . . . .                                               | 151 |
| Section I. — Régime des ports et rades. . . . .                                               | 151 |

|                                                                                                                            |         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 1 <sup>o</sup> Limitation du nombre des navires, caractère arbitraire . . . . .                                            | 153     |
| 2 <sup>o</sup> Durée du séjour . . . . .                                                                                   | 157     |
| Doctrine anglaise limitant le séjour à 24 heures. . . .                                                                    | 158     |
| — française ne limitant pas la durée du séjour. . . .                                                                      | 158     |
| Tendance des nations vers la doctrine anglaise; seconde conférence de la Haye . . . . .                                    | 159     |
| 3 <sup>o</sup> Ordre de départ des navires . . . . .                                                                       | 161     |
| Règle des 24 heures . . . . .                                                                                              | 161     |
| Historique . . . . .                                                                                                       | 162     |
| Son adoption . . . . .                                                                                                     | 165     |
| Cette dernière règle seule nécessaire . . . . .                                                                            | 166     |
| Les événements récents. — Séjour en port neutre durant la guerre hispano-américaine et la guerre russo-japonaise . . . . . | 168-169 |
| Réfutation de l'argumentation japonaise . . . . .                                                                          | 171     |
| Accord de ces doctrines sur les prescriptions de l'autorité du port. . . . .                                               | 173     |
| Section II. — Régime des eaux littorales . . . . .                                                                         | 174     |
| Asile plus large que dans les ports . . . . .                                                                              | 174     |
| Séjour et passage . . . . .                                                                                                | 175     |
| Guerre russo-japonaise: incident de la baie Cam-Ranh . . . . .                                                             | 175     |
| Incident de Hon-Cohé . . . . .                                                                                             | 177     |
| Protestations japonaises . . . . .                                                                                         | 178     |
| Justification de la conduite de la France . . . . .                                                                        | 181     |
| Section III. — Droit de passage . . . . .                                                                                  | 184     |
| Régime différent sur mer et sur terre . . . . .                                                                            | 184     |
| Justification du droit de passage inoffensif sur mer . . . . .                                                             | 185     |
| Solution de la conférence de La Haye. . . . .                                                                              | 188     |

## CHAPITRE II. — EXCEPTIONS A LA LIBERTÉ DE L'ASILE

|                                                                                         |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Section I. — Devoir d'humanité. L'asile devenue obligatoire en cas de détresse. . . . . | 190 |
| Le refuge. Distinction dans le traitement accordé selon les cas . . . . .               | 190 |
| Guerre russo-japonaise: incident de Shanghaï . . . .                                    | 195 |

|                                                                                                                                                                   |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Blessés recueillis et débarqués en port neutre . . . .                                                                                                            | 198 |
| Questions spéciales.                                                                                                                                              |     |
| 1° Surveillance exercée devant un port neutre où s'est<br>réfugié un navire violateur de blocus de l'escadre<br>belligérante (conférence navale de Londres, 1909) | 200 |
| 2° Transformation d'un navire de commerce d'un<br>belligérant en navire de guerre, interdite dans les<br>ports, permise les eaux littorales . . . . .             | 202 |
| Guerre russo-japonaise . . . . .                                                                                                                                  | 207 |
| Section II. — Restriction à la liberté de l'asile . . . .                                                                                                         | 210 |
| 1° L'asile aux prises refusé par quelques nations . . .                                                                                                           | 210 |
| Règles françaises limitant l'asile à 24 heures . . . .                                                                                                            | 212 |
| 2° L'asile aux corsaires et aux insurgés . . . . .                                                                                                                | 213 |
| Refus . . . . .                                                                                                                                                   | 214 |
| Section III. — Navires hospitaliers armés par l'un des bel-<br>ligérants . . . . .                                                                                | 216 |
| Asile large . . . . .                                                                                                                                             | 216 |
| Avantages qui leur sont accordés par des conventions<br>internationales . . . . .                                                                                 | 218 |
| CHAPITRE III. — RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT NEUTRE<br>EN CAS DE VIOLATION DE LA NEUTRALITÉ                                                                           |     |
| Détermination de la responsabilité . . . . .                                                                                                                      | 221 |
| l'Etat est directement responsable . . . . .                                                                                                                      | 223 |
| Diverses violations. . . . .                                                                                                                                      | 224 |
| 1° Violations graves (devoirs d'abstention), consé-<br>quences . . . . .                                                                                          | 225 |
| 2° Violations légères (devoir d'impartialité) . . . .                                                                                                             | 227 |
| Règles de Washington . . . . .                                                                                                                                    | 228 |
| Responsabilité atténuée dans les eaux littorales. . . .                                                                                                           | 230 |
| CONCLUSION                                                                                                                                                        |     |
| Deux régimes distincts. . . . .                                                                                                                                   | 231 |
| Perfectibilité du droit de la neutralité par les confé-<br>rence et l'arbitrage . . . . .                                                                         | 232 |
| INDEX BIBLIOGRAPHIQUE . . . . .                                                                                                                                   | 235 |



rease  
pitant l'asi  
eset

c

s